

Revue d'histoire maritime

25

PDF complet – 979-10-231-1910-7

Le navire à la mer

Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4
Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1
Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8
Harrold – 979-10-231-1914-5
Nuttall – 979-10-231-1915-2
Tempère – 979-10-231-1916-9
Stanton – 979-10-231-1917-6
Borde – 979-10-231-1918-3
Villiers – 979-10-231-1919-0
Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6
Chaussade – 979-10-231-1921-3
Jubelin – 979-10-231-1922-0
Chaline – 979-10-231-1923-7
Schaub – 979-10-231-1924-4
Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1
Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8
Varia Barey – 979-10-231-1927-5
Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2
Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9
Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5
Chronique Galano – 979-10-231-1931-2
Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII ^e siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII ^e siècle av. J.-C. au VII ^e siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII ^e siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub	187

VARIA

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII ^e -XVIII ^e siècles Gérard Le Bouëdec	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII ^e siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey	255

HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lempis (1938-2017)	275
--	-----

CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI ^e -XV ^e siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305

Éditorial

Olivier Chaline

Le navire à la mer est un thème au cœur de l'histoire maritime sans être facile à traiter pour autant. Les sources disponibles ne sont pas toujours nombreuses et leur exploitation est parfois bien malaisée. L'historien confronté à bien des interrogations d'ordre technique se heurte en outre au fréquent mutisme de l'équipage sur sa vie et son travail à bord. Les évidences et la routine sont rarement consignées par écrit, à la différence de l'insolite et de l'exceptionnel qui peuvent aisément induire en erreur l'observateur imprudent trop heureux de trouver une description... Logiquement, la bibliographie scientifique reste pauvre et lacunaire sur une telle thématique.

La Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124) présente dans ce numéro une série d'articles permettant une première approche du sujet. Le choix a été fait de privilégier une large ouverture tant géographique (du Pacifique à l'Europe) que chronologique (de l'Antiquité au xx^e siècle), en multipliant les types de sources – archéologiques, textuelles, iconographiques –, et en faisant place aux reconstitutions. On découvrira donc aussi bien les piroguiers du Pacifique que les navigateurs byzantins, les cadets de la Royal Navy pendant la Seconde Guerre mondiale comme les marins antiques. Qu'il soit de pêche, de commerce ou de guerre, le navire à la mer est scruté autant dans sa navigation que dans le travail de son équipage. Il est présenté dans sa vulnérabilité à l'usure quotidienne, aux colères des éléments et à la violence des hommes aussi bien que dans la capacité de ses marins à prévenir les sinistres et réparer les avaries.

Les *varia* nous conduiront d'abord vers les espaces coloniaux à l'époque moderne. Gérard Le Bouëdec nous offre une précieuse et substantielle étude sur les ports en situation coloniale et le statut du territoire ultramarin aux XVII^e et XVIII^e siècles, puis Edern Olivier-Jégat nous montre la Marine royale française aux prises avec la contrebande entre les Antilles au XVIII^e siècle. Enfin, le lieutenant Morgane Barey nous fait découvrir comment l'École navale des Forces navales françaises libres a tenté d'innover dans la formation des futurs officiers.

Des positions de thèses et des comptes rendus permettront enfin de suivre l'actualité de la recherche et des publications en histoire maritime. Bonne lecture!

Le navire à la mer

LE NAVIRE À LA MER,
UN DÉFI POUR L'HISTORIEN

Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski
Sorbonne Université et École navale
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

« C'est curieux pour un marin,
ce besoin de faire des phrases. »

Michel Audiard, *Les Tontons flingueurs*, 1963.

Alors que la route suivie par les navires de commerce ou les marins qui s'élancent dans des courses océaniques peut être suivie presque en temps réel partout dans le monde, que reste-t-il de ces expériences de navigation, hormis une trace sur une carte, des temps de parcours, des points d'arrivée et de départ, quelques images animées ou non et, parfois, une lointaine voix métallique entendue à la radio ? Ce simple constat contemporain appelle une réflexion sur cette entité propice au huis clos qu'est le navire, une fois qu'il a gagné la mer. En effet, ce qui peut sembler difficile à l'observateur contemporain l'est sans doute encore davantage pour l'historien, confronté à une véritable aporie face à une question qui touche pourtant la raison d'être du navire. Dans un passage souvent cité de la *Guerre du Péloponnèse*¹, Thucydide, qui fut lui-même stratège, rappelle qu'être marin ne s'improvise pas, et requiert un long apprentissage. Historien averti de la conduite des opérations navales, il ne livre pourtant dans son récit que des indications éparées sur les aspects pratiques des opérations, et, en homme d'expérience, ne devient véritablement disert que lorsque la situation devient exceptionnelle ou contraire à la pratique courante². Ordinairement, le mystère reste épais. Le défaut d'information est d'autant plus sensible pour l'historien qu'il touche précisément les périodes pendant lesquelles le navire et son équipage forment un système de moyens techniques mis en œuvre par des hommes doués de savoir-faire dans un environnement spécifique qui impose

1 Thucydide, *La Guerre du Péloponnèse*, 1.142.

2 Voir en particulier *La Guerre du Péloponnèse*, 4.11.4-12.1. Jean-Marie Kowalski, « Thucydide, témoin des opérations navales dans la première phase de la guerre du Péloponnèse (431-415 av. J.-C.) », *Dialogues d'Histoire ancienne*, vol. 40, n° 1, 2014, p. 27-51.

ses contraintes. C'est de cela qu'il sera ici question, les qualités nautiques et les problèmes de stabilité du bâtiment formant la matière d'un autre numéro.

14 Batailles, naufrages, accidents et autres fortunes de mer ne sont jamais qu'une forme d'acmé tragique qui saisit l'attention de l'observateur au milieu d'une action au long cours trop souvent négligée car sans rien de vraiment saillant. Pourtant, si l'on s'en tient au problème des avaries subies par les navires, c'est aux dommages lents et imperceptibles du temps et des éléments que le marin doit faire face en priorité. C'est ainsi l'état de pourriture des planches du bordé et des liens qui les unissent qui suscitent, dans l'*Illiade*³, la plainte d'Agamemnon après neuf ans de siège devant Troie. Porter son regard sur le navire à la mer, ce n'est pas seulement se pencher sur un temps long traditionnellement peu étudié, c'est se donner les moyens de rendre intelligibles les situations exceptionnelles du combat ou des accidents. En effet, depuis le moment de l'appareillage, les capacités du navire ont nécessairement évolué, qu'il s'agisse de ses capacités humaines ou matérielles. Tout ce qui fait le potentiel du navire s'est transformé à la faveur de l'évolution des compétences du personnel, de son état sanitaire, des relations qui se sont établies à bord, mais aussi de l'état matériel général du navire et de l'environnement dans lequel il évolue.

Lorsque l'on traite d'histoire maritime, la décision de l'armateur, celle du politique, le dessin de l'architecte, le travail des arsenaux et chantiers, les bassins et les quais des ports, tout ce qui a permis la construction du navire reste vain tant que celui-ci n'a pas pris la mer pour réaliser les tâches pour lesquelles il a été conçu. C'est en effet en mer que se trouvent réunis dans leur environnement le navire et son équipage. Entreprendre d'écrire les éléments d'une histoire du navire à la mer place ainsi l'historien aux confins de l'histoire de la navigation, des opérations navales, du commerce, mais aussi des sciences et techniques, de l'histoire sociale ou encore environnementale. Elle le place également aux limites de ses sources et des compétences nécessaires à une telle écriture.

Cette question est en premier lieu de nature historiographique. Les monographies de navires ne sont pas si nombreuses et, quand elles ne sont pas principalement architecturales et parlent des campagnes, elles privilégient logiquement les événements remarquables, combats ou naufrages. Les études montrant l'équipage à l'œuvre à bord sont rares elles aussi. On trouve plus souvent la description des espaces dans la coque et celle de la composition de l'équipage. De quelles sources dispose-t-on dans un environnement où l'on écrit peu dans l'instant, et où les traces écrites de l'action du bord – lorsqu'elles existent – obéissent souvent à des normes qui les rendent peu explicites sur l'objet étudié? Quelles méthodes peut-on mettre en œuvre pour parvenir à les

3 *Illiade*, 2.135.

exploiter? Rapports de mer, décisions judiciaires, écrits de marins constituent ici une source inégalement abondante d'informations qui requièrent souvent des compétences nautiques pour être pleinement exploitées⁴. Si riches soient-ils, ces écrits sont toutefois marqués par le biais des conditions de leur production et de leur finalité. Ils gagnent à être complétés par la pratique de l'histoire orale, qui permet de recueillir les propos d'acteurs de statut très différent, appartenant aux divers échelons de la hiérarchie des gens de mer et à des environnements professionnels diversifiés⁵. La discipline historique ne peut ici faire l'économie des méthodes de la sociologie pour mener des entretiens permettant de conserver quelque trace du huis clos du navire, microsociété vivant selon ses propres codes et normes, en décalage avec ceux qui peuvent avoir cours à terre, où l'on ne saura que très peu de chose de la vie à bord.

Difficile également de se passer du secours des ressources de l'archéologie. En l'absence de données textuelles ou à défaut de témoignages oraux, les épaves apportent de précieux renseignements sur les réparations entreprises sur le navire, les outils présents à bord ou encore les pièces de rechange et les matériaux disponibles⁶. Certaines réparations lourdes ou tâches d'entretien ne peuvent être menées à bien sans un chantier disposant d'infrastructures ou de bassins⁷. Pourtant, c'est en mer que doivent être entreprises les réparations les plus urgentes à la suite d'avaries de combat ou des dommages infligés par les éléments. L'absence d'infrastructures lors de longues navigations oblige également les marins à déployer des trésors d'inventivité et d'adaptabilité. Ces réparations, réalisées avec les moyens du bord, répondent tant à l'urgence du moment qu'aux priorités fixées par le capitaine. Plus discrètes mais tout aussi importantes, les réparations courantes ou opérations de maintenance permettent que l'état général du navire ne se dégrade pas. Faisant l'objet d'une documentation réduite, comme tout ce qui relève de l'empirisme, elles constituent pourtant une des tâches essentielles de l'équipage, et garantissent la sécurité et la fiabilité du navire, condition première de toute activité maritime.

- 4 Précisons qu'une chronologie des inventions ne saurait tenir lieu d'histoire des compétences techniques. Beaucoup de celles-là n'ont irrigué celles-ci que très lentement. On s'en rend compte, par exemple, à propos des instruments de navigation, de l'usage de la carte ou encore du calcul des longitudes.
- 5 Alessandro Portelli, « The Peculiarities of Oral History », *History Workshop Journal*, vol. 12, n° 1, 1980, p. 96-107.
- 6 Encore faut-il préciser que dans les sources archéologiques, ce qui disparaît le plus facilement, c'est, par exemple, tout ce qui forme le gréement et ses rechanges ou encore les denrées périssables. Lorsque les outils sont conservés, les savoir-faire qui leur sont liés sont rarement consignés par écrit.
- 7 Voir Sjoerd Hengst & Alan A. Lemmers, « Repair of Ships », dans John B. Hattendorf (dir.), *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, t. III, *Navies, Great Powers: Portugal, Shipyards*, Oxford, Oxford UP, 2007, p. 426-430.

Sécurité et fiabilité apparaissent dans les sources comme un guide permanent de l'action des marins, face à deux risques permanents que font peser sur le navire l'eau et le feu. Éléments contraires de la philosophie aristotélicienne, ils présentent un égal danger pour le navire et son équipage. Le péril est d'abord celui du manque d'eau douce : toute expédition est limitée par la capacité de fourniture de vivres et surtout d'eau à l'équipage, mais celui-ci doit aussi être en mesure de faire face aux dommages causés au navire par la mer, qu'il s'agisse d'avaries ou de l'usure du matériel. Enfin, bien qu'il soit entouré d'eau, le navire concentre dans un espace extrêmement réduit un grand nombre d'hommes et quantité de matériaux hautement inflammables, voire explosifs. La nécessité d'être en mesure de faire face à ces sinistres nourrit ainsi une évolution permanente des savoir-faire et des techniques de lutte.

16

Ajoutons encore les ressources de l'architecture navale, souvent plus utilisables que celles de l'iconographie⁸. Si le calcul et la modélisation permettent de formuler des hypothèses sur les qualités nautiques des navires ou de vérifier les renseignements fournis par les sources historiques, reste à relever le défi de la compréhension des savoir-faire mis en œuvre à bord, pour la conduite de la manœuvre et de la navigation, mais aussi pour assurer la vie quotidienne. Se pose ici en particulier la question des répliques de navires anciens, dont le statut oscille entre libre interprétation d'artefacts historiques et reconstitution scientifique, d'une utilité toute particulière dans des environnements peu familiers de la tradition écrite⁹.

Comprendre le navire à la mer apparaît ainsi comme une nécessité pour embrasser dans une même étude le navire et son équipage, et se donner par là les moyens d'une histoire opérationnelle en mesure d'évaluer l'ensemble des aspects humains et matériels de toute expérience de navigation, quelle qu'en soit la finalité.

8 Avant le temps de la photographie, quelle confiance accorder aux images, notamment aux peintures de marines ? Lorsque des navires sont représentés à la mer et non au port, l'exactitude ne va pas toujours de pair avec la qualité artistique. Le peintre Van de Velde, qui représenta les batailles navales de la deuxième guerre anglo-hollandaise, était tenu pour à ce point fiable que l'un de ses dessins servit de preuve pour trancher un contentieux entre deux capitaines.

9 La même question se pose aussi pour les bandes dessinées historiques montrant des navires à la mer qui n'ont pas toutes la précision de celles de Patrice Pellerin, sa série *L'Épervier* (depuis 1994) faisant explicitement référence aux ouvrages de Jean Boudriot.

NAVIRES À LA MER :
SOURCES ESPAGNOLES ET PORTUGAISES
DE L'ÉPOQUE MODERNE

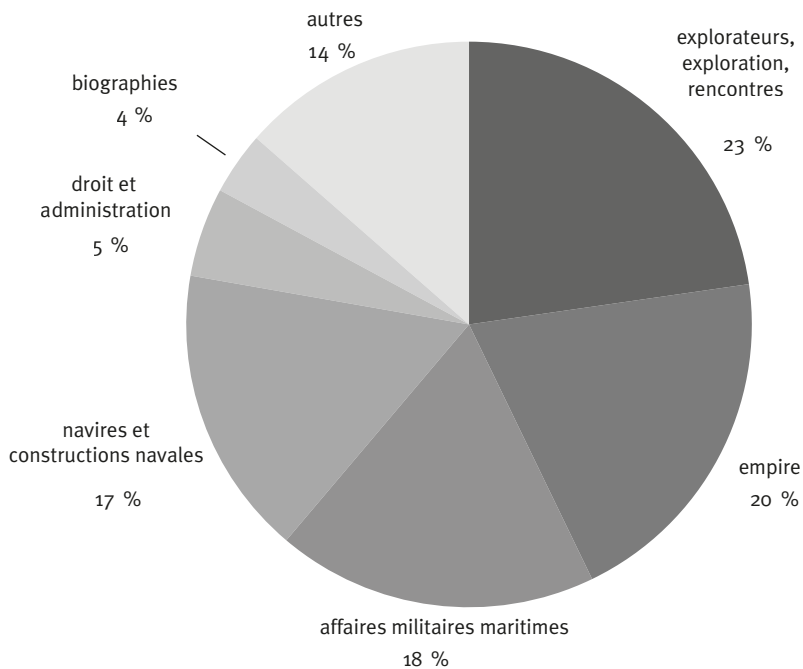
Carla Rahn Phillips

Professor Emerita of History, University of Minnesota, Twin Cities

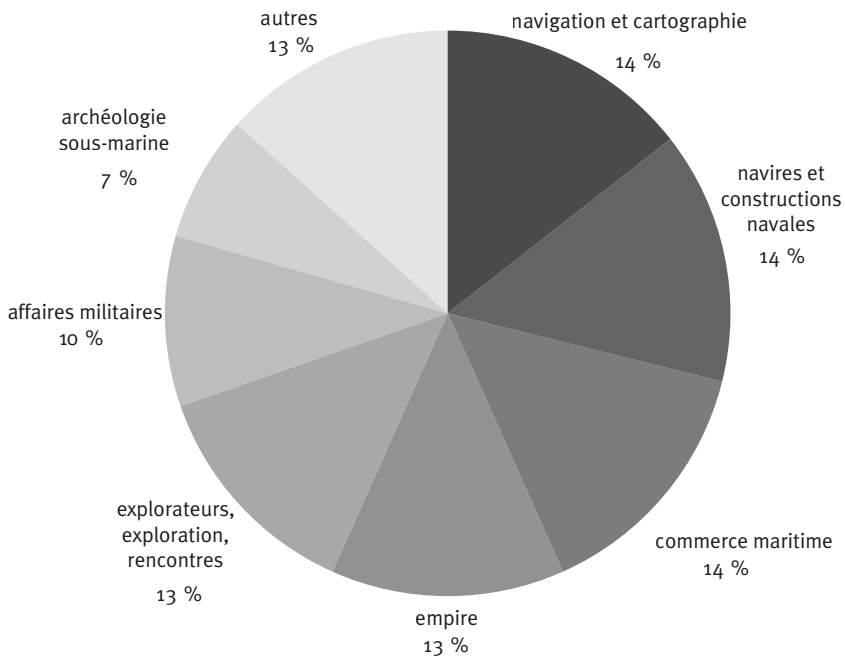
L'histoire maritime ibérique peut remonter jusqu'à l'Antiquité, lorsque des marchands et d'autres navigateurs de Carthage, de Grèce et de Rome établirent des comptoirs dans la Péninsule. À l'époque moderne, la navigation assura les liens essentiels entre l'Espagne et le Portugal d'une part, leurs empires outre-mer de l'autre. Pour me faire une meilleure idée de cette longue histoire, il y a deux décennies de cela, je recensai les ouvrages d'histoire navale et maritime espagnole publiés au cours du xx^e siècle¹. Les supports bibliographiques et les listes de livres et d'articles permirent de repérer plus de 1 300 références, ce qui parut un échantillon représentatif de ce domaine (fig. 1). Il y a peu, j'en ai ajouté 300 autres à ma première enquête, ainsi que près de 300 livres et articles sur le Portugal, à titre de comparaison (fig. 2), même si je n'ai pas autant approfondi la production portugaise. Ce relevé a permis une bonne vue d'ensemble de plusieurs thèmes, dans les sources publiées comme dans la littérature appuyée sur les archives.

Les ouvrages portant spécifiquement sur les navires à la mer ne sont pas aussi nombreux que ce que l'on pourrait espérer. Les études sur les bateaux et la construction navale mettent l'accent sur l'évolution des formes, l'origine des matières nécessaires au chantier, le coût, les constructeurs, les lieux de production, etc. La bureaucratie royale a tenu des états méticuleux de la prévision et de la construction des navires bâtis pour la Couronne, mais ces documents officiels sont bien moins détaillés sur la vie à la mer de ces bateaux. Même ainsi, l'information concernant les navires et leur construction peut livrer des détails aidant à comprendre comment ils fonctionnaient une fois qu'on mettait à la voile. D'autres thèmes généraux d'histoire maritime espagnole ou portugaise peuvent aussi nous instruire sur le navire à la mer. Les travaux sur les

1 Carla Rahn Phillips, « Spain », dans John B. Hattendorf (dir.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport (Rhode Island), Naval War College Press, 1994, p. 325-343.



1. Ouvrages sur l'histoire maritime espagnole moderne (environ 1 600 titres)



2. Ouvrages sur l'histoire maritime portugaise (environ 300 titres)

découvreurs et les découvertes donnent souvent des détails sur la vie à bord. On peut dire la même chose à propos des données obtenues grâce à l'archéologie sous-marine. Les traités sur la navigation et la cartographie contiennent souvent des commentaires sur ce que faisaient pilotes, officiers et matelots. En outre, l'histoire des batailles navales, sujet traditionnel d'histoire maritime, peut également apporter des détails sur le navire à la mer. Beaucoup de thématiques plus vastes sont susceptibles de renfermer une information utile. En élargissant les thématiques, on trouvera d'utiles informations. Le mieux est de partir de l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History*, organisée alphabétiquement par thème, avec une ample bibliographie pour chaque article². Le troisième tome comporte plusieurs sections concernant le Portugal, incluant la littérature maritime et les chroniques des découvertes. Les articles dus à George Winius et à A. J. R. Russell-Wood sont particulièrement utiles si on étudie la vie en mer. Le quatrième tome fournit l'équivalent pour l'Espagne avec notamment des textes d'Elizabeth B. Davis et de Ricardo Padrón. Chacun des quatre tomes contient des articles dus à des spécialistes renommés sur les principaux découvreurs portugais et espagnols et leurs voyages.

Dans mon relevé antérieur des travaux d'histoire maritime espagnole, je ne pus utiliser que de manière superficielle l'énorme apport de la *Revista General de Marina (RGM)*, fondée en 1877. Au cours du xx^e siècle, quelque onze mille articles y sont parus, dont beaucoup sur la période moderne. Pour en donner un classement, j'ai eu recours à diverses tables, plusieurs d'entre elles ayant été réalisées pour le centenaire de la revue en 1977³. Depuis, internet a révolutionné les recherches bibliographiques dans les ressources de la *RGM*⁴. Afin de répondre à l'intérêt croissant pour ce domaine, en 1983 la *Revista de Historia Naval* a été fondée par l'Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid. Les sommaires des deux revues sont disponibles sur internet *via* le site du ministère de la Défense espagnol ainsi que depuis le site académique Dialnet

- 2 John B. Hattendorf (dir.), *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, New York/Oxford, OUP, 2007, 4 tomes.
- 3 *La Revista General de Marina y su proyección histórica*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990. On y trouve dix articles commandés en 1977 pour le centenaire de la *RGM*, chacun portant sur une décennie de publications. Il y a aussi un index informatique de ce qui a été publié dans la *RGM*, dû à Fernando Alonso Castellanos, « Indización de la *Revista General de Marina* mediante un sistema automático: el índice rotado de títulos. Utilidades », p. 57-68.
- 4 L'index et les textes complets de beaucoup d'articles sont désormais en ligne, y compris pour les numéros les plus récents. On y accède par plusieurs sites et les adresses URL changent de temps à autre. Le plus simple est de taper « *Revista General de Marina* indice » dans un moteur de recherche. La base de données « Historical Abstracts » indique aussi beaucoup d'articles publiés dans la *RGM* à la fin du xx^e siècle et donne des résumés en anglais.

avec un décalage de trois ans⁵. Aujourd'hui, il y a plusieurs autres revues et bulletins spécialisés liés à cet institut, tout comme une série de monographies sur divers sujets maritimes. Les sujets traités dans une décennie donnée sont vastes et les anniversaires d'événements historiques à caractère maritime suscitent un intérêt particulier. Sans surprise, les diverses publications liées à la marine espagnole mettent l'accent sur d'éminents commandants et sur la guerre sur mer. Toutefois, histoire navale et histoire maritime ne sont pas nettement distinguées en Espagne, surtout pour la période moderne. Nombreux sont les livres et les articles traitant de l'ensemble de l'expérience maritime espagnole, si bien que les revues liées à l'Instituto de Historia y Cultura Naval publient régulièrement des articles dépassant ce que ces appellations pourraient avoir d'exclusif.

22

Parmi les publications que j'ai relevées en détail il y a plus de vingt ans, 80 % avaient été rédigées par des Espagnols, les auteurs étrangers ne s'intéressant en général qu'à ce qui concernait leur propre pays. Par exemple, la malheureuse Armada envoyée contre l'Angleterre en 1588 a, de manière prévisible, inspiré les auteurs anglais. Le temps passant, toutefois, davantage de non-Ibériques se sont intéressés de manière générale aux histoires maritimes de l'Espagne et du Portugal à l'époque moderne. Dans les deux pays, il y a une vieille tradition d'officiers de marine devenus historiens maritimes. Par exemple, dans l'Espagne des XVII^e et XVIII^e siècles, plusieurs hommes remarquables en ont fourni le modèle aux générations ultérieures. Le capitaine de frégate Timoteo O'Scanlan y Lacy (1774-1831)⁶ rédigea un traité sur la construction navale⁷ ainsi qu'un dictionnaire maritime en usage dans la marine espagnole pendant quatre décennies⁸; il reste aujourd'hui encore un instrument de recherche essentiel pour les historiens. Le capitaine de vaisseau Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) a publié nombre de travaux historiques et supervisé un très gros effort de publication de documents relatifs à l'histoire maritime tirés des archives d'État et des collections privées. Pendant plus d'un siècle, les volumes de Navarrete ont été des sources indispensables pour toute personne

5 Les diverses publications sont accessibles sur le site général du ministère de la Défense espagnol, www.armada.mde.es. Pour Dialnet, voir : <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=1182>.

6 Son père dont il reçut son prénom, Timoteo O'Scanlan (1726-1800), était un chirurgien militaire irlandais fixé en Espagne où il devint chirurgien en chef de la marine. Mónica Amenedo Costa, « Timoteo O'Scanlan: Vida pública y privada en el Ferrol ilustrado », *Revista Garoza*, n° 10, septembre 2010, p. 9-22.

7 Timoteo O'Scanlan, *Cartilla práctica de construcción naval*, Madrid, Imprenta Nacional, 1829.

8 *Id.*, *Diccionario marítimo español* [1831], Madrid, 1974, 2003, téléchargeable sur internet. Voir aussi Julio Fernández Guillén Tato, « El *Diccionario Marítimo* de 1831 », *Revista General de Marina*, vol. 174, 1968, p. 3-13.

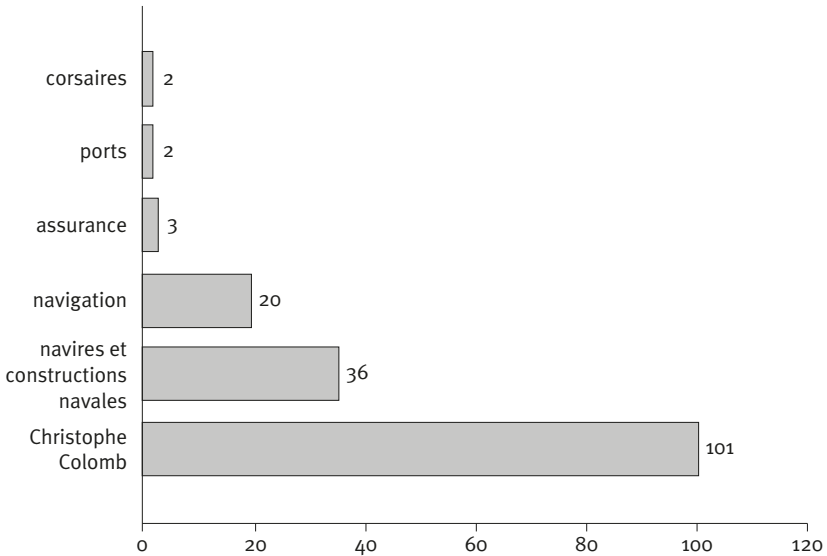
étudiant l'histoire maritime de l'Espagne⁹. Depuis 2007, le moteur de recherche PARES a rendu possible la mise en ligne de la plupart de ces documents, beaucoup étant téléchargeables¹⁰. Dans la génération suivant celle de O'Scanlan et de Navarrete, le capitaine de vaisseau Cesáreo Fernández Duro (1830-1918) a publié plus de 400 titres, en plus d'avoir eu une belle carrière militaire¹¹. Ces pionniers furent suivis par d'autres officiers et historiens au xx^e siècle tant en Espagne qu'au Portugal et la tradition se perpétue aujourd'hui. Il y a aussi dans les deux pays une appréciable minorité de femmes publiant en histoire navale et maritime. En outre, elles tiennent souvent des positions clés dans les archives, pas seulement navales.

Les marins, en Espagne comme au Portugal, ne sont pas les seuls à faire de l'histoire maritime. Nombre d'auteurs qui publient n'ont aucun lien avec la marine de leur pays respectif mais ont fait leur doctorat d'histoire dans diverses universités. De même, les archéologues sous-marins, un domaine en pleine expansion, ne sont pas non plus nécessairement des marins, même s'ils travaillent fréquemment avec les branches navales du ministère de la Défense espagnol ou du ministère de la Mer portugais.

Les 1 328 livres et articles de mon relevé précédent couvraient une grande série de sujets et de périodes. Sans surprise, ceux sur Christophe Colomb dominaient de très haut la production sur le xv^e siècle – 101 publications sur 145 (fig. 3). La majorité d'entre eux parurent en 1942 et 1992, soit les 450^e et 500^e anniversaires de la première traversée de l'Atlantique par Colomb. La RGM a aussi beaucoup publié sur Colomb. La plupart du temps, ce fut sur sa vie et sur les conséquences de ses voyages, mais il y a aussi à prendre sur l'existence à bord. Le journal de son voyage de 1492 est une source bien utile. Une autre est formée

- 9 Par exemple, Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv: con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, Madrid, Imprenta Real, 1825-1837, 5 tomes. Navarrete fit aussi recopier les sources sur l'histoire maritime dispersées entre plusieurs dépôts d'archives. Les 32 volumes de manuscrits recopiés qui en sont résultés sont au Museo Naval à Madrid. Voir Vicente Vela, *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1946, ainsi que l'édition facsimilé, *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete* (Nendeln, Liechtenstein, 1971, 32 tomes) facilement accessible dans les bibliothèques universitaires.
- 10 Portal de Archivos Españoles, www.pares.mcu.es. Développé sur plusieurs décennies, PARES est régulièrement mis à jour, à mesure que des documents sont résumés et numérisés. PARES ne comprend que des documents tirés des archives publiques d'État : l'Archivo General de Simancas (AGS), l'Archivo General de Indias (AGI) à Séville, l'Archivo Histórico Nacional (AHN) et la Biblioteca Nacional de España (BNE) à Madrid, l'Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCV) et l'Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCG).
- 11 Par exemple, Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1894-1903, 9 tomes. Tous les tomes sont disponibles sur le site du Ministerio de Defensa, http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/mardigital_revistas/prefLang_es/05_a-cesareo-fernandez-duro.

par l'ensemble des procédures entre la famille de Colomb et la Couronne. Car dans les pièces produites, les témoignages donnent souvent des détails sur ses voyages. Le cinquième centenaire a donné lieu à d'excellentes nouvelles éditions de ces documents et de beaucoup d'autres¹².



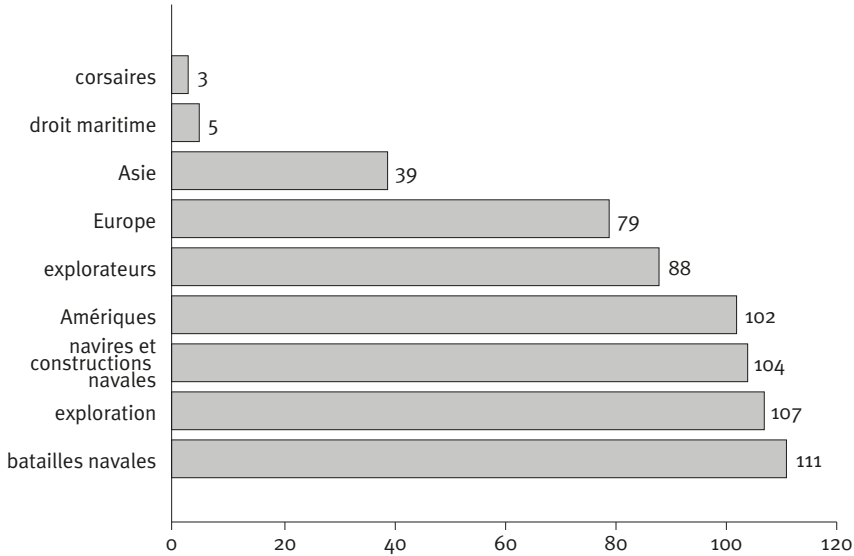
3. Sujets sur le xv^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 145 livres et articles publiés au xx^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnole. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Au cours du xv^e siècle, l'Espagne a atteint l'apogée de sa puissance, avec de nombreux territoires en Europe, un vaste empire en pleine expansion dans l'hémisphère occidental et aussi des avant-postes en Asie. Livres et articles traitant totalement ou partiellement de ce siècle font plus du quart des 1 328 références de ma précédente étude, soit quelque 373 (fig. 4). Environ 27 % des publications sur le xv^e siècle portent sur des aspects maritimes de l'empire espagnol. Le voyage de Magellan vers l'Asie en 1519 et d'autres moins connus aussi à travers le Pacifique ont également retenu l'attention. Livres et articles sur le Pacifique, l'Asie et cet avant-poste espagnol que furent les Philippines comptent pour 10 %. La RGM a aussi publié beaucoup de titres portant sur les explorations (22 %) et sur le Pacifique (25 %). Nombre de récits de voyage de première main comportent des commentaires sur la vie à bord. Un des plus

12 Oliver Dunn & James E. Kelley, *The Diario of Christopher Columbus's First Voyage to America*, Norman, Oklahoma, University of Oklahoma Press, 1989 ; William D. Phillips, Jr., Anne-Marie Wolf & Mark D. Johnston, *Testimonies from the Columbus Lawsuits*, Turnhout, Brepols, 2000.

intéressants est la fameuse lettre écrite par un bureaucrate espagnol lettré qui alla avec sa famille d'Espagne à Saint-Domingue en 1573. Sa description – certes exagérée – des inconforts de la vie à bord nous offre un rare aperçu de ce qu'était un navire à la mer, avec son équipage et ses passagers¹³.



4. Sujets sur le xvi^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 373 livres et articles publiés au xx^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnoles. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Le 400^e anniversaire de la bataille de Lépante (1571) a inspiré au moins une douzaine d'ouvrages scientifiques consacrés à cet événement et de nombreux autres travaux en parlent parmi d'autres affrontements navals méditerranéens. Souvent, on trouve dans ces récits d'utiles informations sur les ordres de bataille et les routines du bord. Le monarque espagnol Habsbourg, Philippe II, revendiqua en 1580 le trône de Portugal, à la mort de son neveu Sébastien I^{er} en 1578. La disparition de Sébastien, l'avenir incertain du Portugal et de son empire ainsi que l'inquiétude devant la puissance des Habsbourg poussèrent un certain nombre de rivaux à défier l'Espagne. Les attaques en pleine paix de Francis Drake contre des territoires espagnols et portugais entre 1577 et 1580, au cours de son tour du monde, visaient pour une part à asseoir des

13 Carla Rahn Phillips, *Life at Sea in the Sixteenth Century: The Landlubber's Lament of Eugenio de Salazar*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1987. Le rapport de Salazar en espagnol est reproduit dans Cesáreo Fernández Duro (dir.), *Disquisiciones náuticas*, t. II, 1876-1881, Madrid, 1996, p. 178-200, 6 tomes. Les *Disquisiciones* contiennent aussi plusieurs récits de première main sur la vie en mer, en intégralité ou sous forme d'extraits.

revendications anglaises sur le commerce des Amériques et à y prendre pied. En réplique, Philippe II envoya une puissante armada au Brésil et vers le détroit de Magellan en 1581 afin d'affermir la loyauté de ses sujets portugais et de fortifier ce passage contre d'autres incursions. Les sources sur cette armada contiennent une documentation considérable sur les expériences acquises dans l'Atlantique Sud¹⁴.

De manière similaire les travaux publiés lors du 400^e anniversaire de la flotte espagnole envoyée contre l'Angleterre en 1588 offrent souvent d'informations sur les navires à la mer. Avant et, après 1988, une série de colloques internationaux ont rassemblé des historiens espagnols et britanniques afin de réexaminer différents aspects de la campagne de l'armada, faisant évoluer le débat d'un nationalisme simpliste vers une compréhension approfondie des navires, des armes, des hommes et des tactiques. Nombre de publications de qualité sont issues de ces rencontres, mais pas seulement. L'Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid, par exemple, a subventionné une série de monographies sur beaucoup d'aspects de cette campagne : les navires, les soins médicaux, les affaires politiques, les armes, les tactiques, etc.

En plus des conflits internationaux, les flottes atlantiques de l'Espagne approchaient de leur apogée à la fin du xvi^e siècle, avec plus de cent cinquante gros navires engagés dans ce trafic chaque année. Ils étaient répartis par la Casa de Contratación de Séville entre deux flottes, celle en direction de la Nouvelle-Espagne – Mexique et Caraïbes –, celle vers la Tierra Firme – le nord de l'Amérique du Sud. Le galion et la *nao* continuèrent à être les principaux navires des flottes atlantiques, capables de transporter des armes et des passagers aussi bien qu'une cargaison, même si les galions escortant les navires marchands étaient plus lourdement armés que les *naos* de commerce. Parmi les nombreuses publications sur le système atlantique espagnol, la plus impressionnante est sans doute l'étude en douze tomes due à Pierre et Huguette Chaunu et qui apporte une grande richesse de renseignements sur les navires, leurs officiers et leurs équipages¹⁵.

La première décennie du xvii^e siècle voit une détente dans les conflits entre l'Espagne, la France, l'Angleterre et les Pays-Bas. Il en a résulté un fréquent désintérêt de l'historiographie maritime. Les spécialistes réalisent désormais qu'une décennie et plus de paix a permis au gouvernement Habsbourg de réfléchir aux tailles idéales et aux types de navires pour le commerce de l'Espagne avec ses Indes – *carrera de Indias* – dans l'Atlantique et à celui du Portugal avec l'Asie

14 Carla Rahn Phillips, *The Struggle for the South Atlantic. The Armada of the Strait (1581-1584)*, London, The Hakluyt Society, 2016.

15 Pierre Chaunu & Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1560)*, Paris, A. Colin, 1955-1959, 8 tomes.

– *carreira da Índia*. Les mêmes monarques Habsbourg régnant sur le Portugal et l'Espagne, les affaires maritimes pouvaient être considérées ensemble, même si les deux empires demeuraient séparés. En Espagne de nouveaux règlements, en 1607, 1613 et 1618, fixèrent les dimensions que devaient suivre les constructeurs de navires, avec pour effet de forcer les chantiers privés à produire des bâtiments que le gouvernement pourrait commander et affréter pour des usages militaires. La Couronne subventionna aussi la discussion sur ce que devait être le navire idéal pour les voyages portugais dans l'Atlantique Sud et l'océan Indien¹⁶. Même si ces débats portaient sur les navires eux-mêmes plus que sur leur vie à la mer, ils eurent d'importantes implications pour les rapports hommes-tonnages et sur la manœuvre des bâtiments. La construction navale changea peu au cours du XVII^e siècle, après l'activité de ces deux premières décennies, même si les navires pour l'océan avaient tendance à être de dimensions croissantes.

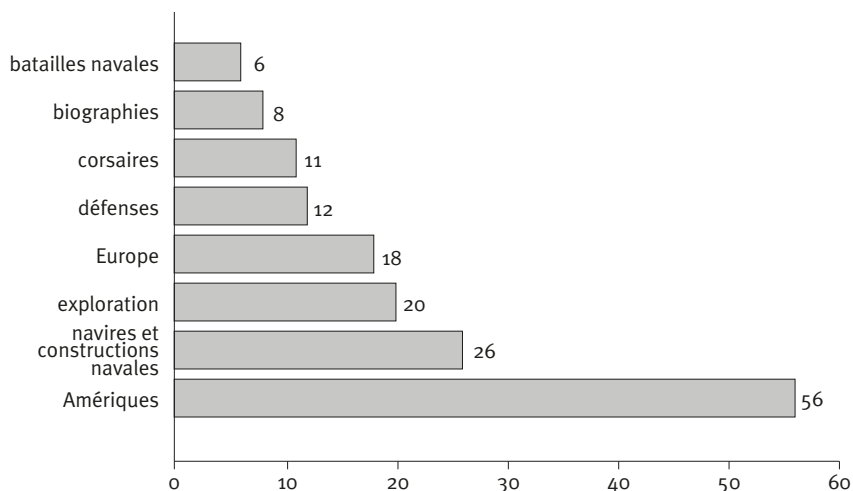
Comme il sied à un pionnier des découvertes par mer, l'histoire maritime du Portugal du XV^e au XVII^e siècles se concentre sur les voyages ultramarins le long des côtes d'Afrique et autour du cap de Bonne-Espérance vers l'Inde. Environ 13 % des livres et articles recensés pour le Portugal portent sur les découvertes et les découvreurs, beaucoup d'entre eux étant des témoignages de première main. Certaines des relations de voyage portugais les plus intéressantes se trouvent dans un genre rendu populaire au XVIII^e siècle par Bernardo Gomes de Brito. En 1735-1736, il publia douze récits de naufrages dans deux tomes traduits en anglais sous le titre *The Tragic History of the Sea*¹⁷. Même si Gomes de Brito écrivait au XVIII^e siècle, les voyages dont il parlait avaient eu lieu à l'apogée de la *carreira da Índia* entre 1552 et 1602 et poursuivaient une vivace tradition de témoignages de voyageurs individuels. Par exemple, le jésuite Jerónimo de Lobo écrivit sur ses quinze années de navigation dans l'Atlantique, la mer Rouge et celle d'Arabie au XVII^e siècle¹⁸. *The Oxford Encyclopedia of Maritime*

16 Carla Rahn Phillips, « Ships and Men for the Portuguese “Carreira da Índia”: The View from Madrid in 1614 », dans Jesús M. Usunáriz Garayoa (dir.), *Historia y humanismo. Estudios en honor del Profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2000, t. II, p. 225-237.

17 Bernardo Gomes de Brito, *História trágico-marítima, em que se escrevem chronologicamente os naufragios que tiveram as naus de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da Índia*, Lisboa, Officina da Congregação do Oratorio, 1735-1736. Il en existe plusieurs éditions modernes, dont celle de Charles R. Boxer (dir. et trad.), *The Tragic History of the Sea, 1589-1622: Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East Indiamen, São Thomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), and the Journeys of the Survivors in South East Africa*, London, The Hakluyt Society, 1959 ; ainsi que Charles R. Boxer (dir. et trad.), *Further Selections from The Tragic History of the Sea, 1559-1565: Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East Indiamen Aguia and Garça (1559), São Paulo (1561) and the misadventures of the Brazil-ship Santo António (1565)*, London, The Hakluyt Society, 1968.

18 Jeronimo Lobo, *The Itinerario of Jeronimo Lobo*, trad. Donald M. Lockhart, éd. M.G. da Costa et C. F. Beckingham, London, The Hakluyt Society, 1984.

History examine plusieurs publications de ce genre qui incluent des journaux de navigation en bonne et due forme, des lettres, des rapports officiels, parmi d'autres formes de communication¹⁹. 15 % des titres portugais recensés portent sur la navigation et la cartographie. Luís de Albuquerque et Armando Cortesão furent en ce domaine deux des auteurs majeurs du xx^e siècle²⁰. Plus récemment, Francisco Contente Domingues et Jorge de Matos ont poursuivi la tradition²¹. Lire attentivement leurs travaux peut améliorer la compréhension de la vie à bord et de la manœuvre du navire.



5. Sujets sur le xvii^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 130 livres et articles publiés au xx^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnoles. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Nombre de publications sur l'Espagne du xvii^e siècle se concentrent sur les voyages commerciaux allant vers l'empire espagnol et en revenant ainsi que sur ceux d'exploration (fig. 5). Sur les 130 publications de mon recensement concernant le xvii^e siècle, 56 (43 %) parlent des Amériques et deux autres douzaines des explorations. Leur sujet peut être aussi étroit que le voyage d'un seul marin ou aussi vaste que les stratégies poursuivies par l'Espagne dans le

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Voir par exemple W. G. L. Randles, « Luís de Albuquerque and the History of Nautical Science in Portugal », dans *Luís de Albuquerque historiador e matemático. Homenagem de amizade a um homem de ciência*, Lisboa, Chaves Ferreira Publicações, 1998.

²¹ Par exemple, Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos xvi e xvii*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004 ; Jorge Semedo de Matos, « A navegação: os caminhos de uma ciência indispensável », dans Francisco Bethencourt & Kirti Chaudhuri (dir.), *História da Expansão Portuguesa*, t. II, *A Formação do Império (1415-1570)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, p. 72-87.

Pacifique. Même si le commerce atlantique est globalement sur le déclin et en dépit d'une série de guerres européennes, l'Espagne parvient à maintenir ses flottes pour protéger les navigations commerciales vers l'Amérique et transporter les passagers dans un sens ou un autre. Beaucoup de ces derniers ont relaté leurs expériences dans des lettres publiées par la suite²². L'économie espagnole péninsulaire et son commerce américain montrent d'indiscutables signes de reprise vers 1680. Celle-ci est accompagnée d'une attention renouvelée du gouvernement aux flottes des Indes et par plusieurs traités sur l'architecture navale avec des implications quant à la taille des navires et au commandement des équipages²³.

En 1700, les Bourbons de France héritèrent du trône d'Espagne lorsque les Habsbourg de Madrid s'éteignirent et d'autres puissances européennes entrèrent en guerre afin de bloquer celle croissante des Bourbons. Les combats terrestres de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) ont davantage retenu l'attention que les batailles navales. Du côté Bourbon, l'Espagne supporta le plus gros des actions maritimes, d'ailleurs limitées puisque la France avait une marine déclinante et que l'Espagne avait à défendre ses colonies des incursions anglaises²⁴. Les tensions de la guerre et la restructuration concomitante de la bureaucratie espagnole par le gouvernement de Philippe V de Bourbon ont rendu la documentation incomplète sur les combats navals. Après plus d'une décennie de lutte, les Bourbons ont conservé le trône espagnol mais au prix de tous les territoires espagnols d'Italie et de Gibraltar, cette fois sur le sol d'Espagne. Une fois installés, les Bourbons ont poursuivi une vigoureuse politique de réforme administrative qui a inclus la résurrection de la marine. Philippe V (1700-1746), Ferdinand VI (1746-1759), Charles III (1759-1788) et une succession de ministres capables ont vu leurs efforts facilités par l'expansion démographique et économique qui saisit presque tout le siècle. Les voyages espagnols d'exploration ont reçu un nouvel élan sous les Bourbons et 38 publications de mon précédent relevé reflètent cette activité (fig. 6). Ceux dans le Pacifique sont évoqués dans 33 (16 %) des travaux sur le XVIII^e siècle. Les expéditions d'Alessandro Malaspina, un marin italien au service de l'Espagne, en 1789-1794 se détachent nettement. En 1989, aiguillonnés par le bicentenaire

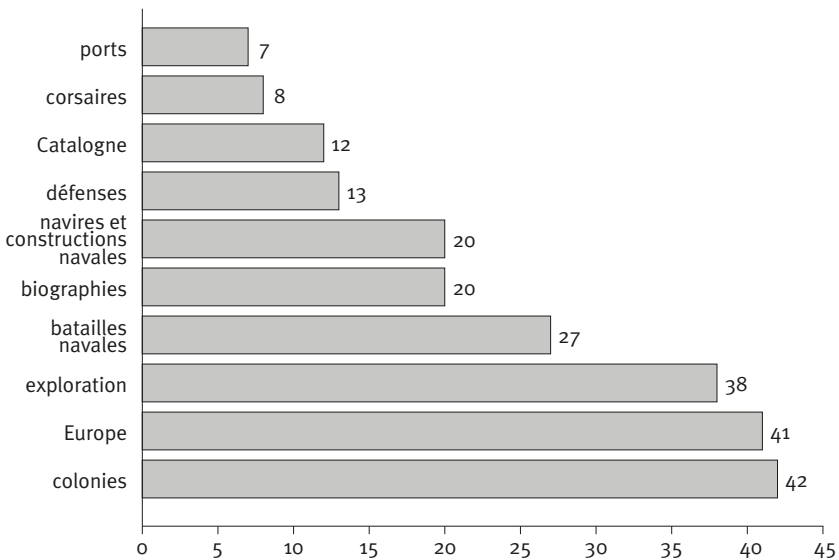
22 James Marvin Lockhart & Enrique Otte, *Letters and People of the Spanish Indies, Sixteenth Century*, Cambridge/New York, CUP, 1976 ; Enrique Otte et Guadalupe Albi Romero, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993.

23 Par exemple, Antonio Gaztañeta y de Iturrizalza, *Proporciones de las medidas mas esempciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra*, Madrid, Phelipe Alonso, 1720, qui repose sur son travail à la fin du XVII^e siècle.

24 John B. Hattendorf, *England in the War of the Spanish Succession: A Study of the English View and the Conduct of Strategy (1702-1712)*, New York, Garland, 1987 ; Carla Rahn Phillips, *The Treasure of the San José: Death at Sea in the War of the Spanish Succession*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007/Madrid, Marcial Pons, 2010.

de l'expédition de Malaspina, les auteurs de 17 publications en ont examiné les différents aspects, notamment le comportement des navires à la mer. Le journal de voyage de Malaspina est ainsi particulièrement intéressant²⁵.

30



6. Sujets sur le XVIII^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 206 livres et articles publiés au XX^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnole. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Les publications de sources, notamment les récits de voyages individuels, offrent une information directe sur le navire à la mer. Les archives espagnoles et portugaises conservent une grande quantité de ces relations, certaines publiées, les autres non. Les archives espagnoles sont particulièrement riches et la base PARES déjà signalée indique la localisation et donne un résumé de beaucoup de documents, en fournissant même parfois une version numérisée. Au Portugal, bien des relations de voyages vers l'Afrique, l'Asie et le Brésil ont été détruites en 1755 lors du tremblement de terre de Lisbonne et de l'incendie et du raz-de-marée qui suivirent. Néanmoins, le Centro de Estudos Historicos de l'Universidade Nova de Lisboa a compilé sur un site internet la documentation disponible, ce qui inclut les sources sur les voyages de découverte et le commerce²⁶. Wikipédia

²⁵ Alejandro Malaspina, *Diario de viaje*, Madrid, Editorial El Museo Universal, 1984.

²⁶ http://www2.fcsh.unl.pt/ceh/ferramentas_fontes_primarias.html. Sur ce site, il faut consulter les entrées *Ferramentas de trabalho*, *Fontes primárias* et *Expansão*. Les documents sont en portugais, même si la langue des requêtes peut être modifiée.

présente une base de données sur l'histoire maritime portugaise²⁷. Chacune de ces ressources en ligne offre un point de départ vers les sources.

Pour localiser les sources dans les archives espagnoles, certains mots clés sur PARES font surgir bien des documents utiles : par exemple, pour trouver des rapports de première main rédigés par les différents officiers du bord, on peut taper *almirante* (numéro 2 de la marine espagnole), *capitánes de mar y guerra*, *capitán general* (le commandant suprême de la flotte), *escribano* (écrivain), *maestre* (le maître de navire) ou *piloto*. Aussi bien les maîtres que les pilotes dans la *carrera de Indias* étaient obligés de fournir des relations détaillées du voyage à la Casa de Contratación à leur retour²⁸. Les écrivains ont souvent rédigé en même temps qu'ils produisaient tous les documents officiels et les rapports nécessaires au cours du voyage, ce qui était leur tâche principale.

Les relations des voyages espagnols peuvent être trouvées dans PARES en utilisant une grande variété de mots clés tels que *armadas y flotas*, *derroteros*, *descubrimientos*, *diarios de navegación*, *flota de Nueva España*, *flota de Tierra Firme*, *navegación*, *relacion de viaje*, *viaje*, etc. Une récente recherche à partir de *relacion de viaje* a conduit à 65 récits de voyages importants conservés à l'Archivo de Indias (AGI), section du patronat, tous numérisés et disponibles en ligne. La même recherche a donné 39 résultats dans la section *Indiferente* des AGI qui contient aussi un nombre d'informations intéressant. On peut aussi entrer le nom d'un découvreur. En plus des relations, chaque voyage a donné lieu à divers comptes pour l'équipement (*pertrechos*), le grément (*jarcia*), les munitions (*munitiones*), le carénage (*carena*), l'alimentation (*raciones* ou *bastimentos*), des listes de marins (*marineros*), de soldats (*soldados*), d'artilleurs (*artilleros*) et d'officiers (*oficiales*) présents à bord de chaque navire. Selon les centres d'intérêt du chercheur, ils peuvent fournir beaucoup d'informations bienvenues sur le navire à la mer.

Quand on a affaire à des prix, à des salaires ou à d'autres comptes, il est important de connaître les valeurs et équivalents des monnaies en usage en un lieu et un temps donnés en étant conscient que ces documents comptables étaient souvent tenus indifféremment en chiffres romains et arabes, parfois en utilisant simultanément les uns et les autres. Chaque ligne dans un compte tenu par un notaire espagnol, par un écrivain ou tout autre scribe était en dehors du texte et le même montant était répété en chiffres romains ou arabes à droite. Tant que dura l'union des couronnes d'Espagne et de Portugal, les comptes portugais furent tenus ainsi. Lorsqu'on étudie les relations de voyages

²⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Maritime_history_of_Portugal.

²⁸ Un décret royal de 1575 fit d'une pratique répandue une obligation légale ; AGI, Indiferente, *legajo*, 1956, libro 1, f° 266r-266v.

ou de naufrages aussi bien au Portugal qu'en Espagne, ou bien les comptes de construction navale, de réparations et de carénage, il est utile de connaître les noms des diverses parties du navire et le rôle joué par chacune pour maintenir l'intégrité de la coque. C'est fort de cette connaissance que le chercheur peut estimer la nature et l'importance des dommages subis par un navire à la mer. Les dictionnaires historiques aussi bien que maritimes ou généraux sont indispensables à toute recherche sérieuse²⁹. Une compétence raisonnable en paléographie est également essentielle pour travailler sur archives, et il existe diverses ressources imprimées ou en ligne pour progresser³⁰.

Finalement, étudier les navires espagnols et portugais à la mer n'est pas aussi simple que d'autres aspects de l'histoire maritime, les batailles navales par exemple. Pourtant, une grande variété de sujets peut fournir d'importants détails sur la vie d'un navire à l'époque moderne.

Traduit de l'anglais par Olivier Chaline

29 Pour l'espagnol, voir Timoteo O'Scanlan, *Diccionario marítimo*, *op. cit.* Certains dictionnaires de l'époque moderne sont disponibles en format papier comme en ligne, tel celui de Sebastián de Covarrubias Orozco, *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* (Madrid, Luis Sanchez, 1611) ainsi que le *Diccionario de la Real Academia Española*. Pour le portugais, voir Humberto Leitão & José Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 2^e édition, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar-Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974 ; María Alexandra Tavares Pico, *A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa, 1963 ; Hensley C. Woodbridge, « A Tentative Bibliography of Portuguese Nautical Dictionaries, Glossaries and Word Lists », *The Mariner's Mirror*, vol. 39, n° 4, 1953, p. 283-288. On trouve aussi plusieurs dictionnaires nautiques portugais en ligne mais ils donnent de préférence la terminologie récente.

30 Par exemple, The Online Spanish Paleography, outil créé par le Dominican Studies Institute, City University of New York : www.spanishpaleographytool.org. Bien des bibliothèques universitaires ont des manuels de paléographie espagnole dans leurs collections. Parmi ceux toujours disponibles, celui de Tomás Marín Martínez, *Paleografía y diplomática* (Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia [UNED], 1991, 2 tomes) est particulièrement utile, avec en outre un volume de planches et de transcriptions : Blas Casado Quintanilla, *Láminas de la cátedra de paleografía y diplomática*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), 1997. Pour la paléographie portugaise, voir Avelino de Jesus da Costa, *Album de paleografía e diplomática portuguesas* (5^e édition, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1990), et du même auteur *Normas Gerais de Transcrição e Publicação de Documentos e Textos Medievais e Modernos* (3^e édition, Coimbra, Instituto Paleografia e Diplomática, 1993).

« BRITANNIA'S VOICES » :
UNE HISTOIRE ORALE DE LA FORMATION DES OFFICIERS
AU BRITANNIA ROYAL NAVAL COLLEGE¹

Jane Harrold
Plymouth University at Britannia Royal Naval College

Depuis 1905, le Britannia Royal Naval College (BRNC), sis à Dartmouth, accueille la formation initiale des officiers de la Royal Navy. Il a alors remplacé deux vieux pontons en bois sur le fleuve Dart, les HMS *Britannia* et *Hindostan*. Son rôle fut essentiel pendant plus d'un siècle dans la préparation des hommes aux défis exceptionnels d'une vie à la mer dans une force de combat. Pendant les cinquante premières années, il a été essentiellement une *public school*² au service de la marine que des garçons intégraient vers l'âge de 13 ans afin de recevoir un enseignement classique en sus de sujets plus professionnels tels que la formation maritime et la navigation. Au terme de leur scolarité, après une période à la mer sur un bâtiment de formation, ils s'engageaient dans la flotte comme aspirants, et ce n'est qu'à ce moment qu'ils étaient dans la marine. L'âge d'entrée a été élevé à seize ans par le gouvernement réformateur travailliste après la Deuxième Guerre mondiale pour encourager plus d'élèves des *grammar schools*³ à s'engager, mais lorsque ce système cessa d'être satisfaisant, une intégration à 18 ans pour tous fut introduite en 1955, faisant du BRNC l'établissement d'enseignement supérieur qu'il est aujourd'hui. Toutefois, depuis la fin des années 1960, un nombre croissant de diplômés a rejoint le Naval College. Ils représentent aujourd'hui la majorité des cadets. À partir de la fin des années 1970, des femmes ont été formées à Dartmouth, et pleinement intégrées à la formation avec les hommes au début des années 1990.

On a beaucoup écrit sur le Naval College à partir des vastes archives constituées par la documentation officielle ou semi-officielle conservée à

1 NdT. École navale britannique.

2 NdT. Au Royaume-Uni, une *public school* est une école indépendante pour laquelle la sélection se fait par un examen d'entrée et des droits de scolarité sont appliqués.

3 NdT. École publique avec une sélection sur examen à l'âge de 11 ans.

Dartmouth et aux Archives nationales⁴. On connaît pourtant mal ce à quoi il ressemblait effectivement, l'impression que cela faisait d'être un cadet à travers les changements importants et les défis du xx^e siècle, à l'exception d'un petit nombre de biographies navales ou d'autobiographies qui traitent d'un nombre limité d'individus par nature largement exceptionnels, qui ont ou bien atteint de hautes fonctions ou bien accompli des actions hors du commun. En outre, comme le note Alessandro Portelli dans son ouvrage majeur, l'histoire orale est différente du fait « qu'elle nous en dit moins sur les événements eux-mêmes que sur leur signification [...] Ils ne nous disent pas seulement ce que les gens ont fait, mais ce qu'ils voulaient faire, ce qu'ils pensaient faire, et ce qu'ils pensent à présent avoir fait⁵ ».

Par conséquent, il fut décidé en 2014 de donner suite à un petit nombre d'entretiens déjà réalisés avec d'anciens cadets et membres du personnel du Naval College en lançant un projet majeur d'histoire orale qui enregistrerait la mémoire d'anciens cadets, de tous grades, passés par Dartmouth depuis l'époque de la *public school* des années 1930 à la plus grande diversité des années 1980. À cette fin, des financements furent recherchés et obtenus du Heritage Lottery Fund (HLF). Ces fonds furent accordés pour la rémunération d'un directeur de projet destiné à coordonner l'identification des individus à interviewer, la formation et l'organisation des intervieweurs et transcripteurs volontaires, en plus de l'édition et de l'archivage des entretiens eux-mêmes. Un personnel d'éducation fut également employé afin d'aider à l'interprétation pour les scolaires et les étudiants. En outre, à la fin du projet, mi-2017, une exposition itinérante fondée sur les principaux thèmes émergeant du projet diffusera davantage les résultats. Bien que ce financement ait rendu le projet possible, c'est avec certaines conditions et contraintes qui ont eu un impact sur la méthodologie utilisée, particulièrement lorsque des volontaires étaient impliqués, et qu'une plus large communauté était concernée. Certaines de ces questions seront traitées plus loin dans cet article.

À ce jour, le projet est inachevé ; les entretiens sont terminés, et soixante au total ont été numérisés. La transcription des entretiens en est toujours à ses débuts. Par conséquent, cet article se concentrera sur ceux qui ont déjà été transcrits, les premiers menés avec les anciens cadets qui ont été scolarisés

4 Voir par exemple : Jane Harrold & Richard Porter, *Britannia Royal Naval College Dartmouth: An Illustrated History*, 3^e édition, Dartmouth, Richard Webb Publisher, 2012 ; Evan Davies & Eric Grove, *The Royal Naval College Dartmouth, Seventy-Five Years in Pictures*, Portsmouth, Gieves & Hawkes, 1980 ; Edward A. Hughes, *The Royal Naval College Dartmouth*, London, Winchester Publications, 1950. Tous ces textes ont été écrits par des enseignants du Naval College.

5 Alessandro Portelli, « The Peculiarities of Oral History », *History Workshop Journal*, vol. 12, n° 1, 1980, p. 96-107.

au Naval College dans les années 1930 et 1940. Ces individus remarquables, âgés de plus de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix ans, furent naturellement interviewés les premiers, prioritairement, leurs histoires étant considérées comme une « histoire en danger ».

Cela conduit à une autre caractéristique de l'histoire orale en Grande-Bretagne et en Europe, identifiée par Portelli, qui est que les sources orales sont une condition nécessaire – sinon suffisante – pour une écriture de l'histoire des classes non dirigeantes, tandis qu'elles sont moins nécessaires à l'histoire de la classe dirigeante, dont le contrôle s'exerçait sur l'écrit et qui a par conséquent confié l'essentiel de sa mémoire collective à des documents écrits⁶. Leurs semblables parmi les cadets de Dartmouth, issus de la classe moyenne et moyenne supérieure – particulièrement dans les années 1930 et 1940 – n'étaient par conséquent pas voués à être considérés par convention comme un sujet de questionnement, même si, comme nous l'avons signalé précédemment, très peu avaient été choisis pour coucher leurs histoires sur le papier ou étaient en mesure de le faire.

Cette aptitude à négliger ce que l'on considère comme des élites a été identifiée dans l'étude de l'histoire des entreprises et des affaires. C'est ce que Rob Perks remarque lorsqu'il souligne le contraste entre les attitudes britannique et américaine face à l'histoire des affaires : « L'essentiel de l'histoire orale au Royaume-Uni au cours des cinquante dernières années a eu pour objet l'histoire des communautés, allant au secours des voix "cachées", souvent de la classe ouvrière et validant des expériences marginalisées dans la société⁷. » Un exemple : le Foundling Museum's Project⁸. L'explication se trouve, selon Perks, dans les origines de la discipline, « alternative radicale à l'étude historique traditionnelle des élites masculines ». De plus, elle « a toujours été étroitement liée à des perspectives socialistes, communistes et féministes⁹ ». On a donc hésité à s'engager dans l'examen d'autres secteurs de la société, ce que l'on peut sans doute considérer comme du snobisme inversé. Dans leur étude de la Royal Philips Electronics, Keulen et Kroeze ont décidé d'interroger tout le monde en commençant par les dirigeants, dans une volonté d'éviter « l'effacement des chefs de l'histoire officielle de l'organisation, susceptible d'entraîner une

6 *Ibid.*, p. 104.

7 Rob Perks, « The Roots of Oral History: Exploring Contracting Attitudes to Elite, Corporate, and Business Oral History in Britain and the US », *The Oral History Review*, vol. 39, n° 2, 2010, p. 215-224.

8 Le projet Foundling Voices a été financé par le HLF pour raconter l'histoire d'enfants abandonnés qui ont été élevés par le Foundling Hospital de Londres entre 1912 et 1954. Voir <http://foundlingvoices.foundlingmuseum.org.uk/>.

9 Rob Perks, *ibid.*, p. 220.

“perte” d’une part de l’histoire de leur vie et de nuire à la mémoire collective des organisations concernées¹⁰ ».

Bien que notre liste de personnes interrogées inclue sans doute un nombre disproportionné d’amiraux, dont d’anciens premiers et seconds *sea lords*, pour la plupart, ces personnes atteignirent les grades de lieutenant de vaisseau, capitaine de corvette ou capitaine de frégate. On pouvait donc les considérer comme représentatifs d’un encadrement inférieur et moyen, et non comme le sujet d’importantes biographies. Sans ces entretiens, ce qui fait l’expérience de cadets de marine « moyens » passés par Dartmouth serait perdu : le choix fait à votre place d’une carrière dans la marine à l’âge de treize ans, la perspective de faire la guerre, l’entraînement sur le terrain de manœuvre, ou encore l’occasion de danser avec le prince de Galles. Ces expériences, leur perception et leurs effets seraient absents de la mémoire collective d’une institution qui repose largement sur le patrimoine et l’éthique.

36

LE PLAN SELBORNE-FISCHER D’ADMISSION ET DE FORMATION DES ÉLÈVES OFFICIERS

Il est nécessaire, pour mettre ces entretiens en contexte, d’établir le mode de fonctionnement qui était alors en vigueur à Dartmouth¹¹. Comme nous l’avons déjà mentionné, jusqu’en 1955, les garçons intégraient le Naval College à l’âge de treize ans, une décision prise avec l’introduction du plan Selborne-Fischer de 1903.

L’âge de douze-treize ans ne correspond pas seulement à l’âge auquel l’histoire de la Navy montre que les garçons façonnent avec le plus de chances de succès leur caractère au contact de la mer. Il correspond aussi à l’âge auquel les garçons quittent les écoles privées et, par conséquent, à une période naturelle dans le système éducatif en vigueur dans ce pays¹².

On peut avoir considéré que l’âge de treize ans était le meilleur pour former un garçon au contact de la mer pour le reste de ses jours, mais cela apparaît assez précoce pour s’engager dans la carrière d’une vie. Le capitaine de frégate Tony McCrum rappelle : « À l’âge de 11 ans, mon père et moi marchions sur la plage. Il se tourna vers moi et dit : “J’espère que tu vas t’engager dans l’armée.” Je répondis “Je suppose que oui”, et il m’emmena à Dartmouth¹³. »

10 Sjoerd Keulen et Ronald Kroeze, « Back to Business: A Next Step in the Field of Oral History – The Usefulness of Oral History for Leadership and Organisational Research », *The Oral History Review*, vol. 39, n° 1, 2012, p. 15-36.

11 Le 18 septembre 1942, le Naval College de Dartmouth fut bombardé et par la suite évacué. De janvier 1943 à septembre 1946, le Naval College fut transféré à Eaton Hall dans le Cheshire. Des entretiens de cette période sont intégrés dans le projet.

12 Thomas A. Brassey (dir.), *The Naval Annual*, Portsmouth, J. Griffin & Co., 1903, p. 468.

13 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

Pour beaucoup il s'agissait de suivre une tradition familiale. Le capitaine de corvette Rupert Craven en est le reflet : « Mon père a commencé sa vie dans la Navy et je ne voulais rien faire d'autre qu'officier de marine... Je voulais me lancer immédiatement¹⁴. » Pour d'autres, l'inspiration vint d'ailleurs. Le vice-amiral Sir James Jungius se souvient de vacances passées en Cornouailles et d'avoir vu « une quantité de grands bâtiments de combat, juste devant, tous assez impressionnants », tandis qu'il faisait la traversée sur le ferry de Torpoint. Il ajoute : « J'ai lu un bon livre à propos de la Navy intitulé *The Wonder Book of Navy*, qui m'a inspiré dans une certaine mesure. » De fait, il a conservé ce livre jusqu'à ce jour¹⁵. Le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway fut également inspiré par un livre, même s'il se demande si treize ans n'était pas un âge trop précoce pour prendre un tel engagement : « On m'offrit un livre de Gieves qui décrivait comment devenir un officier de marine. Je le lus d'une traite. Cela avait l'air assez excitant... Rétrospectivement, je pense que c'est une mauvaise chose qu'un cadet ait pu s'engager dans la marine à cet âge, car votre second choix aurait bien pu être conducteur d'engins¹⁶. »

L'intégration selon le nouveau modèle se faisait par nomination suivant un entretien d'aptitude, un examen de passage et une visite médicale. Le jury d'entretien, constitué d'officiers de marine, dont un capitaine de vaisseau et un directeur d'établissement scolaire, était conçu pour évaluer l'aptitude générale du garçon, avec l'aide d'un rapport rédigé par son directeur. L'objectif était de permettre une compétition ouverte en donnant aux meilleurs candidats la possibilité de se présenter. La réalité fut cependant que la plupart des garçons « n'étaient tout simplement pas capables de tirer profit du nouveau système. Leurs parents n'avaient pas les ressources financières pour les faire passer par le système d'éducation privé¹⁷ ».

Dartmouth était une école publique, dirigée par la marine. Ses élèves n'en faisaient pas encore partie, mais le seul objectif de l'école était de fournir des garçons instruits spécialement qui allaient devenir les officiers du futur, comme le remarque le vice-amiral sir John Forbes : « C'était fondamentalement la même chose qu'une *public school*, avec un peu de marine¹⁸. » Les frais de 75 livres par an plus le coût de l'uniforme et d'autres fournitures étaient en fait pensés pour attirer un type particulier de garçons, issus du contexte particulier des classes moyennes à supérieures.

14 Entretien avec le capitaine de corvette Rupert Craven.

15 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

16 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

17 Evan L. Davies, « The Selborne Scheme: The Education of a Boy », dans Patrick Hore (dir.) *Patrick Blackett: Sailor, Scientist and Socialist*, London, Franck Cass, 2003, p. 25.

18 Entretien avec le vice-amiral Sir John Forbes, 5 novembre 2015.

Les cadets passaient au total quatre années au Naval College au cours desquelles « ils recevaient une instruction générale sur des bases modernes qui incluait une part exceptionnellement importante de sciences pratiques et d'ingénierie¹⁹ ». Le programme, qui ressemblait à celui d'une « bonne *public school* », comprenait des enseignements en « mathématiques, machines thermiques, électricité, en sciences appliquées et ingénierie ; en français – et en allemand pour les plus capables –, en dissertation anglaise et en littérature ; en histoire, tant générale que navale ; en géographie, navigation et en éléments de manœuvre ; ainsi qu'en culture religieuse²⁰ ». Un temps important était consacré à des ateliers, qui incluait une formation « à la charpenterie et à la fabrication de maquettes, au tournage, au moulage et à la fonderie, à la métallurgie et à la chaudronnerie, au dessin industriel²¹ ». Il y eut quelques changements pendant les années d'entre-deux-guerres. En 1921, le volume de formation en ingénierie avait été réduit des deux tiers. Désormais, les ingénieurs seraient recrutés par une filière différente. En 1937, un système de maisonnées, semblable à celui qui était mis en œuvre dans les *public schools*, fut introduit pour permettre aux cadets de se mélanger à des garçons d'âges différents, contrairement à ceux qui appartenaient à leur promotion, et pour développer un sens de la loyauté et de l'attachement à une maisonnée qui n'avait pas vocation à changer à la fin de chaque trimestre. Le système permettait aussi que soit développée une responsabilité accrue chez les cadets les plus anciens, comme majors de promotion ou chefs de maisonnée, à la manière des préfets dans une école civile.

Le vice-amiral Sir John Forbes décrit la routine du quotidien :

On se réveillait à 6 h 30 et c'était une performance. Tout se faisait à la cloche. Vous aviez tant de temps pour prendre votre douche froide, tant de temps pour brosser vos dents, etc. vous aviez tant de temps pour vous habiller... On commençait à 6 h 30, petit-déjeuner, puis nous défilions sur le terrain de manœuvre. Ensuite un enseignement, académique ou naval, jusqu'à l'heure du déjeuner. Après le déjeuner en hiver jusqu'à l'heure du thé, il y avait toutes sortes de jeux, il fallait s'occuper. Après le thé encore des enseignements jusqu'au dîner. Après le dîner une autre inspection de tenue, puis à nouveau des cours jusqu'à 21 heures et extinction des feux à 21 h 30. Des journées assez longues, peu de temps libre. Les mercredis [après-midi] il n'y avait pas de cours. L'été les cours étaient placés avant le thé. Après il y avait des jeux. C'était la seule différence entre l'été et l'hiver²².

19 Peter K. Kemp (dir.), *The Papers of Admiral Sir John Fisher*, London, Spottiswood, Ballantyne & Co., 1964, t. II, p. 174.

20 *Ibid.*, p. 179.

21 *Ibid.*

22 Entretien avec le vice-amiral Sir John Forbes, 5 novembre 2015.

Le système des *public schools* et la question éternelle des classes dans la société britannique ressortent tous deux du projet. Selon les explications de Rupert Craven, « Dartmouth avant-guerre, avec une intégration à treize ans, était presque entièrement une *prep school*²³ de la classe moyenne, précédemment payante. J'imagine donc que l'ambiance n'y était pas si différente²⁴. »

Ce n'était cependant pas la même chose pour tout le monde, explique Sir James Jungius : « Pour beaucoup l'internat n'était pas nouveau, mais c'était la première fois que j'étais pensionnaire. Je pense que j'avais juste un peu le mal du pays, mais ce n'était pas si insupportable que cela, vous savez²⁵. »

Pour d'autres, bons élèves de *grammar schools* publiques dont les parents ne pouvaient payer les frais de scolarité, il était possible de candidater pour des bourses. Bill Melly, qui intégra le Naval College en 1943, obtint une bourse après que son père, qui avait quitté son travail pour s'engager dans la réserve volontaire de la Royal Navy, n'a plus eu les moyens de payer. Par coïncidence, avant la guerre, son père avait emmené Bill et son frère à Londres où ils se rendirent à la Chambre des communes. Là, ils entendirent un débat :

C'est alors que le débat porta sur la question du snobisme à l'entrée à Dartmouth. Je m'assis, et il y avait un député gallois qui déclara : « Il y a un conducteur de tram dans ma circonscription dont le fils est brillant. Intelligent et plein d'allant, il n'a pas le moindre espoir d'intégrer Dartmouth. Même s'il y arrivait, son père n'en aurait pas les moyens. » Cela me marqua sur le moment. Peu après, le système de bourse se mit en place²⁶.

Le capitaine de corvette Tom Potts, entré en 1947, était de ces garçons : « À ce moment, le gouvernement travailliste venait de prendre ses fonctions après la guerre et ils disaient qu'il n'était pas juste que des gens capables qui voulaient s'engager dans la marine doivent payer des droits. Ils mirent en place un système de bourses et j'en obtins une. J'ai donc bénéficié d'un enseignement entièrement gratuit, sans avoir à payer l'uniforme ou quoi que ce soit... »

À son arrivée au Naval College il eut ce sentiment : « Très nerveux, je pense. J'avais toujours vécu chez moi et vous devez avoir à l'esprit que la plupart des autres cadets qui intégraient à l'époque avaient été en pensionnat et en *prep school*. Ils étaient donc habitués à cela. Je m'y suis fait très vite. Si tu ne peux

23 NdT. École préparant les enfants âgés entre deux et treize ans aux concours d'entrée aux écoles privées.

24 Entretien avec le capitaine de corvette Rupert Craven, 10 décembre 2015.

25 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

26 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

les battre, sois dans leur camp, me disais-je... Je regardais le comportement de chacun et les copiais²⁷. »

Le gouvernement travailliste de 1945 alla même plus loin. Les frais de scolarité furent abolis et l'entrée à treize ans fut éliminée au profit d'une intégration à seize ans dont on pensait qu'elle serait plus attractive pour les garçons des lycées publics. En tant que l'un des premiers garçons de seize ans, le vice-amiral Sir Robert Gerken parle « d'ouvrir grand les portes du statut d'officier de la Royal Navy aux classes inférieures », bien que dans le cas de ses camarades, « tous ceux d'entre [eux] qui arrivèrent à 16 ans venaient de *public schools* de toute manière²⁸ ».

COMBATTRE LE « FLEGME » : LES DÉFIS D'UN PROJET D'HISTOIRE ORALE POUR LE BRNC

40 L'un des plus grands défis liés aux entretiens de ce projet, tout particulièrement ceux qui sont étudiés ici des années 1930 aux années 1940 est la réticence des personnes interrogées à s'ouvrir et à parler de leurs sentiments. L'un d'entre eux fit remarquer à son intervieweur : « Bien sûr vous continuez à demander ce que nous en pensions, mais nous n'y pensions pas²⁹. »

Notre projet n'est certainement pas le seul à rencontrer une telle réticence – voir l'évaluation des mémoires des vétérans de la Deuxième Guerre mondiale par Walton³⁰ et les *Mémoires d'Anzac revisités* de Thomson, une enquête sur le traumatisme, la mémoire et l'histoire orale³¹. Lenore Layman fait face à la réticence d'anciens ouvriers de la centrale électrique d'East Perth dont il identifie quatre sources possibles : le décalage avec les raisons pour lesquelles l'interviewé donne son accord à l'entretien ; le fait d'être hors des limites du discours social du narrateur ; la douleur ; le décalage avec la mémoire collective³². Dans le cas de l'étude du BRNC, il est difficile d'avoir des certitudes sur l'origine d'une telle réticence. Est-ce la répression d'un traumatisme profond ? Lorsqu'il s'agit plus particulièrement de la génération passée par le Naval College dans les années 1930 et 1940, est-ce un phénomène largement culturel par lequel « pour des hommes nés dans la première moitié du xx^e siècle, rester flegmatique impliquait d'avoir la capacité d'exercer un haut niveau de contrôle cognitif

27 Entretien avec le capitaine de corvette Tom Potts, 2013.

28 Entretien avec le vice-amiral Sir Robert Craven, 10 décembre 2015.

29 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

30 Rodney Earl Walton, « Memories from the Edge of the Abyss: Evaluating the Oral Accounts of World War II Veterans », *The Oral History Review*, vol. 37, n° 1, 2010, p. 18-34.

31 Alistair Thomson, « Anzac Memories Revisited: Trauma, Memory and Oral History », *The Oral History Review*, vol. 42, n° 1, p. 1-29.

32 Lenore Layman, « Reticence in Oral History Interviews », *The Oral History Review*, vol. 36, n° 2, 2009, p. 207-230.

des domaines d'expérience subjectifs, viscéraux et émotionnels³³ ? Cela pourrait avoir été particulièrement vrai, peut-être, quand les parents avaient eu l'expérience du combat au cours de la Première Guerre mondiale, c'est ce que dit un interviewé quand il affirme que son père « ne pensait tout simplement pas parler de lui-même » après avoir vécu « une Première Guerre mondiale très dure dans les tranchées³⁴ ». Une autre forme de conditionnement culturel était peut-être moins subtile : il rapporte que la nuit précédant son entretien à l'Amirauté, sa mère l'emmena voir *In Which We Serve* au cinéma. Il se rappelle : « Je lui ai demandé : "Pourquoi m'as-tu emmené ? Essayais-tu de me rebuter ou de m'encourager ?" Elle n'a jamais répondu³⁵. »

L'un des domaines dans lesquels ces thèmes émergent dans nos entretiens est celui des châtiments corporels, considérés aujourd'hui comme une expérience inhumaine et très probablement traumatisante. Pourtant, comme un interviewé a souhaité le dire : « La perspective de chacun sur la vie était quelque peu différente. Des choses comme les châtiments corporels n'étaient pas, de loin, le propre de la marine. Pratiquement toutes les *public schools* et *prep schools* se livraient à des châtiments corporels. Personne ne trouvait cela terrible. Les parents giflaient leurs enfants. Nous vivions donc dans un monde différent³⁶. »

Le fait que ce narrateur ait jugé nécessaire de faire commencer son entretien par cette déclaration suggère que ce qui était considéré comme acceptable il y a soixante-dix ans serait considéré comme culturellement et moralement inacceptable aujourd'hui³⁷. Le système disciplinaire de l'époque est décrit de manière imagée par un grand nombre d'interviewés, qui ont des souvenirs très précis du régime, même s'ils en supportaient à l'époque les conséquences avec stoïcisme. Il y avait une hiérarchie très nette, décrite ici par le capitaine de vaisseau Duncan Knight :

Les coups étaient donnés le soir, après que nous étions rentrés. Nous étions allongés dans nos lits en pyjama, et on appelait un nom : « Knight ! », et on entendait ce type sortir dans le noir. Il mettait ses pantoufles. Nous avions alors des sortes de pantoufles en toile à l'époque et il se rendait – flip flop flip flop – dans la chambre du *term officer*³⁸, dans sa cabine, sur le palier entre les deux, l'appartement entre les dortoirs Exmouth et Anson. Un peu de silence,

33 Andre Capstick & David Clegg, « Behind the Stiff Upper Lip: War Narratives of Older Men with Dementia », *Journal of War and Culture Studies*, vol. 6, n° 3, 2013, p. 1-17.

34 Entretien avec le capitaine de corvette Rupert Craven.

35 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

36 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

37 Ce point a été soulevé lors d'un séminaire international organisé à l'université de Plymouth et en liaison vidéo avec l'université de Lethbridge, Canada, 1^{er} décembre 2016.

38 NdT. Cadre de proximité. Équivalent du lieutenant de vaisseau d'escouade ou « louffiat » dans la Marine nationale.

puis sa porte s'ouvrait, nous entendions trois claquements, et le type revenait en courant, sans se plaindre bien sûr, et il se jetait dans son lit, c'était tout. Et cela se produisit... Je pensais qu'il était impossible d'éviter d'être battu parfois. Il y avait ces « *slack parties* », elles étaient cumulatives. Si vous pouviez passer un mois sans ennui et vous dire que vous aviez une carte blanche, cela aurait été parfait, mais non. Même lorsque vous alliez à l'infirmerie pour une sorte d'infection, que vous y restiez deux semaines avec l'air ramolli en arrivant, tout reprenait à votre retour. Ce n'était pas annulé³⁹.

La *slack party* est décrite par Sir James Jungius :

42

Si vous aviez commis quelque chose d'interdit, vous pouviez être mis en *slack party*: quand tout le monde avait un peu de temps libre, vous vous précipitiez pour faire les choses. Vous deviez partir et revenir en l'espace de cinq minutes en tenue pour jouer au rugby, puis cinq minutes plus tard en tenue numéro un, puis cinq minutes plus tard dans une autre tenue avant de remettre votre malle en état, tout étant parfaitement plié. Il me semble que l'on faisait en plus de la gymnastique ou que l'on portait des armes ou quelque chose. À la base, on pouvait recevoir une *slack party*, ou une paire de gifles donnée par un major de promotion avec la corde de la cloche⁴⁰.

Duncan Knight poursuit :

Il y avait un autre type de punition, d'un genre intermédiaire, appelé *guff*, en cas d'offense envers quelqu'un de plus âgé que vous. Si vous croisie le chemin d'un ancien et que vous l'agaciez, il vous « guffait ». Le *guff* était assuré par les deux majors de promotion. Les « *Colleges senior* » et « *junior* » avaient chacun un major de promotion responsable des *guff offences*. Ils avaient des cabines que personne d'autre n'avait. Vous étiez appelé à leur cabine et dans les cas extrêmes ils pouvaient vous battre. Cela n'arrivait que rarement mais ils vous sermonnaient. On ne recommençait probablement pas. Ces punitions étaient appelées « mitrillages ». Elles survenaient si le major de promotion ou le louffiat décidaient que tout le groupe était en dessous de ce qui était attendu. Cela pouvait facilement se produire si une classe n'était pas à niveau au défilé. On décidait alors le « mitrillage » de la classe, et c'était un enfer absolu. Cela impliquait de descendre en courant à Sandquay qui est à peu près 300 pieds en contrebas, puis de remonter, en effectuant Dieu sait combien de sauts et de pompes. Ils étaient assez sévères. C'était bien sûr terrible si un ou deux cadets étaient réputés avoir mal manié leur arme et mis l'ensemble de leur promotion

39 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

40 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

dans l'embarras. Cela faisait partie du système et j'y reviendrai plus tard. Cela vous pousse à travailler ensemble. Je pense que c'en est assez sur les punitions, mais je peux vous le dire, elles formaient une part importante de notre vie⁴¹.

Pour les fautes plus sérieuses, comme fumer ou être pris avec la fille d'un fermier du coin, il y avait les « sanctions officielles », décrites par Adrian Holloway :

Cela concernait des fautes très sérieuses. Toute la promotion était réunie dans le gymnase et l'infortuné cadet qui était puni arrivait entre deux solides sergents des Royal Marines, placé sur un cheval d'arçons et battu face à la promotion, le capitaine de vaisseau, le capitaine de frégate et le capitaine des Royal Marines, ainsi que le médecin. C'était très désagréable. Cela n'est jamais arrivé à ma promotion, mais c'est arrivé à d'autres que j'ai connues⁴².

Interrogé sur les châtiments corporels il répond : « J'ai été magistrat pendant trente ans et je pense que cela aurait été une très bonne chose [rires] que bon nombre de jeunes qui m'ont été présentés soient battus⁴³. » Interrogé sur ce qu'il pensait des châtiments infligés par ses pairs il déclare : « C'était la même chose dans n'importe quelle *public school*... Je pense qu'il n'y avait là aucun sadisme⁴⁴. » Duncan Knight est un peu plus songeur : « Je ne sais pas si cela avait un effet à long terme : quand les choses sont désagréables, il est tellement plaisant qu'elles s'arrêtent, comme de se taper la tête dans le mur. Une fois que l'on savait que c'était passé, on ne l'oubliait pas, mais on ne se faisait pas de tracas, pas longtemps⁴⁵. »

En effet, recevoir des coups était peut-être considéré comme une forme de rite de passage. Selon Tony McCrum :

Certains de mes camarades disaient : « McCrum, tu es une chiffé molle ; tu n'as pas encore été battu. » Je ne l'avais pas encore été et j'en fus tracassé. Ils disaient : « Tu n'es pas vraiment un homme. » J'ai donc fait en sorte d'être battu en laissant traîner mes vêtements, en étant en retard en cours. Personne ne semblait s'en rendre compte. Je me sentais... Je laissais traîner plus d'affaires, j'arrivais encore plus en retard en cours... Il y avait bien des brouilles que l'on pouvait faire et finalement vint le grand jour. Nous étions toujours frappés en soirée. Si la lumière était allumée sur le palier du dortoir, nous pouvions voir grâce aux portes vitrées. Cette nuit-là, la lumière était allumée : « McCrum, sors ! » « Ça y est ! », pensai-je. Je reçus mes trois coups. Le matin je fus bien sûr obligé de

41 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

42 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

43 *Ibid.*

44 *Ibid.*

45 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

montrer mon postérieur à toute la promotion, pour montrer que j’avais été corrigé comme il convenait. Quelle histoire! [rires]⁴⁶.

Il dit qu’il n’a pas rapporté à ses parents ce qui s’était produit, mais il déclare : « Je me souviens avoir écrit à ma mère que, selon moi, cet endroit n’était pas plus dur que Horace Hill... Je ne pense pas que la discipline m’ait contrarié. C’est juste que l’on savait comment s’y conformer⁴⁷. »

Un autre cadet, le capitaine de frégate Julian Loring, n’était pas si réservé : « J’ai été sanctionné deux fois au cours de mon premier trimestre (vers le milieu) et lorsque, de retour à la maison, j’ai montré mes bleus à mon père, il a failli appeler l’Amirauté. Le coupable était un major de promotion qui s’était emporté en disant qu’en général, “ce n’était qu’une claque dans le dos⁴⁸”. »

44

La discipline était aussi inculquée par d’autres moyens, moins draconiens, en particulier par la formation sur le terrain de manœuvre, dont le souvenir transparaît dans les entretiens. Le récit de Tony McCrum est typique :

On ne peut pas enseigner la discipline... Nous passions alors des heures sur le terrain de manœuvre. Et si vous le remettiez en cause – ce que j’ai fait, j’étais alors un peu râleur – si vous le remettiez en cause, on vous disait que c’était pour s’assurer de votre obéissance immédiate aux ordres. Si l’on vous apprend comment vous tenir, être attentif, vous mettre à l’aise, ou tout autre chose, ou épauler une arme correctement, alors vous réagirez toujours bien aux ordres⁴⁹.

En outre, leur réponse ordinaire aux questions sur leurs sentiments est qu’ils étaient trop occupés pour avoir le temps de penser à leur maison et à leurs parents qui leur manquaient, à la justice ou à la discipline qui leur était imposées. Selon le capitaine de frégate Derek Willian : « C’était selon moi un lieu isolé, mais vous étiez tellement occupé que cela ne faisait pas autant d’effet que cela l’aurait fait autrement⁵⁰. » Bill Melly est moins mélancolique : « J’étais tellement impliqué. Je rentrais chez moi pour d’assez bonnes périodes, trois fois par an, comme en internat. La maison vous manque, c’est sûr. Ma mère et moi nous écrivions toutes les semaines, cela maintenait la relation⁵¹. » Par contraste, Tony Fletcher déclare : « J’écrivais à mes parents, des lettres bien sûr très formelles et soignées, non pas pour dire “Maman” ou “Papa” ou toute autre familiarité de

46 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

47 *Ibid.*

48 Entretien avec le capitaine de frégate Julian Loring, 28 novembre 2015.

49 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

50 Entretien avec le capitaine de frégate Derek Willian, 25 janvier 2016.

51 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

ce type, et je pense que nous étions très formels⁵². » Cela aurait pu être un reflet du temps, mais la comparaison de leurs entretiens fait clairement ressortir que Billy Melly venait d'une famille proche et attentionnée, tandis que celle de Tony Fletcher était souvent séparée, avec son père dans la marine et la faible santé mentale de sa mère.

Pendant une bonne partie de la période couverte par ces entretiens, la guerre menaçait ou était en cours. Adrian Holloway souligne :

Plus nous nous rapprochions de la guerre, plus nous étions motivés. Nous espérions, quoique nous ne fussions qu'un tout petit rouage, être de quelque utilité dans la lutte contre Hitler. [...] J'étais dans mon 9^e trimestre [lorsque la guerre éclata], ce qui signifiait qu'il m'en restait deux en septembre 1939. Le contraste entre guerre et paix fut grand à Dartmouth. Les officiers du temps de paix avaient disparu et à leur place se trouvaient ce qu'on appelait des « rechapés » – d'anciens officiers à la retraite revenus pour faire office de louffiats. Ils étaient charmants. Bien sûr, nous eûmes alors des rideaux. Nous n'avions jamais eu de rideaux avant... L'ensemble des lieux devait être placé dans l'obscurité. Il y avait des mitrailleuses sur le toit – je ne pense pas qu'elles aient fait beaucoup de bien – et nous commençâmes à creuser des tranchées. Nous étions sur le pied de guerre⁵³.

Tous les « rechapés » n'étaient pas des officiers à la retraite. Certains avaient été très actifs pendant la guerre et avaient été affectés au Naval College pour récupérer. Typiquement, rappelle Billy Melly, « ils en parlaient très peu. Peut-être leur avait-on dit de ne pas en parler, pour ne pas [leur] faire peur⁵⁴. » Quand aller à la guerre devint une réalité, Sir John Forbes admet s'être senti « enthousiaste que la guerre continue, d'aller à la mer, tout en ayant une vraie appréhension⁵⁵ ». Adrian Holloway se rendit compte avant que la guerre n'éclate que « la guerre n'était pas [son] métier, mais la guerre approchant, il devenait assez évident qu'il faudrait prendre la mer, probablement pour agir. [Il] n'allait être nulle part ailleurs que dans la marine⁵⁶ ».

Une conséquence indirecte de la guerre fut l'arrivée de cadets recrutés spécialement en 1939. Le plan de recrutement spécial fut introduit par Sir Winston Churchill alors premier lord de l'Amirauté en 1913, pour augmenter le nombre d'officiers s'engageant dans la flotte. Dans ce système, des garçons âgés de dix-sept à dix-huit ans, qui avaient achevé leur cursus dans des *public*

52 Entretien avec le capitaine de frégate Tony Fletcher, 31 octobre 2015.

53 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

54 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

55 Entretien avec le vice-amiral Sir John Forbes, 5 novembre 2015.

56 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

schools, pouvaient intégrer la marine comme cadets pour une formation de six mois sur un bâtiment-école. En 1939, le bâtiment-école le *Frobisher* était en entretien. Les cadets spécialement admis furent donc transférés à Dartmouth⁵⁷.

Bien que séparés du Naval College classique, ces cadets spécialement recrutés ou cadets « Benbow » ajoutent une touche supplémentaire au tableau de l'institution pendant la guerre, en particulier par l'intégration de cadets de pays alliés et du Commonwealth. Parmi ces nationalités on trouvait des Français libres, des Belges, des Hollandais, des Polonais et des Norvégiens, mais aussi des Australiens, des Néo-Zélandais, des Indiens et des Canadiens. L'amiral Sir John Treacher, un cadet Benbow britannique, se souvient « de ces cadets étrangers plus âgés, qui étaient déjà des officiers matures. Ils avaient l'autorisation de fumer, de sortir, ce qu'[eux] ne pouvaient faire, et s'adapter à ce mélange était vraiment bon pour tout le monde⁵⁸ ».

46

Le capitaine de vaisseau Rolfe Monteith rejoignit Dartmouth depuis le Canada en 1941. Il se souvient « d'un groupe de jeunes gens brillants qui se mélangeaient tous ensemble », qui « récupéraient, selon les mots des Français, l'attitude britannique ». Il fut impressionné par la formation, même si le leadership ne figurait pas à l'agenda. « Il n'avait pas besoin de l'être. » Selon lui « les Brits avaient raison – ils avaient le ton juste. Je ne sais pas si c'était un hasard, mais ils avaient une masse de gens potentiellement difficiles ». En tant qu'ingénieur il n'alla pas lui-même à la guerre, mais ses collègues canadiens lui disaient « toujours au pub ». « Bien sûr, Dartmouth peut avoir semblé décontracté, mais nous avons baigné dans les principes⁵⁹ », rappelle-t-il.

Le harcèlement et les abus sexuels forment un sujet plus sensible et difficile, que l'on ne rencontre généralement pas. Un consensus semble se dégager sur le fait que le harcèlement – distinct des taquineries – n'était pas un vrai problème, tant le système des louffiats et des majors de promotion était carré. Tony Fletcher se souvient « avoir mis des gens dans leur malle et leur avoir fait descendre les escaliers. Pas très sympathique ». Mais il ajoute : « Je ne pense pas qu'il y avait beaucoup de harcèlement, les gens étaient en général très agréables avec nous⁶⁰. » De même, Bill Melly déclare :

Je n'avais conscience d'aucun harcèlement. Il y en avait moins que dans ma *prep school*. Je pense que les majors de promotion faisaient assez attention, et qu'ils savaient. Les louffiats et les majors de promotion se rencontraient une fois par

57 Faisait partie de la première promotion de 1939 SAR le prince Philippe de Grèce et de Danemark, qui allait établir des liens d'amitié avec sa future épouse, SAR la princesse Elizabeth, pendant une visite royale en juillet 1939.

58 Entretien avec l'amiral Sir John Treacher, 4 janvier 2016.

59 Entretien avec le capitaine de vaisseau Rolfe Monteith, 28 octobre 2016.

60 Entretien avec le capitaine de corvette Tony Fletcher, 31 octobre 2015.

semaine ou tous les quinze jours. Ils connaissaient les cadets qui luttèrent pour tout suivre, qui avaient le mal du pays et ils essayaient de les aider. Je ne me souviens d'aucun harcèlement, de passage à tabac dans les bois ou de quoi que ce soit⁶¹.

Sir James Jungius observe : « Je ne me souviens d'aucun harcèlement sérieux... Nous étions trop occupés pour harceler qui que ce soit, même si nous l'avions voulu. Peut-être ai-je eu de la chance, mais je n'ai jamais eu connaissance d'un harcèlement significatif⁶². » La question des abus sexuels n'est pas du tout soulevée. Il serait naïf de penser qu'il n'y a eu aucun abus entre les cadets ou qu'aucun abus n'a été infligé par les officiers. Un seul, Tony Fletcher, le mentionne, et assez vaguement, quand on lui demanda s'il était au courant d'abus :

Certainement pas, d'aucune manière, et les seules avances sexuelles étaient liées au fait que certains élèves de ma promotion avaient la réputation d'être des *smoothies* parce qu'ils n'étaient pas très velus. On trouvait généralement que les *smoothies* étaient très désirables, et je me suis demandé depuis si certains peuvent être devenus homosexuels à cause de cela... Je pense que la plupart d'entre eux ont continué de vivre et il se peut qu'ils n'aient jamais su qu'on les qualifiait de *smoothies*⁶³.

Un seul cas est connu pour cette époque, mais il n'est pas abordé dans ces entretiens. La référence la plus proche est faite par Tony McCrum qui précise : « Notre dernier louffiat était homosexuel. Il le cachait mais se suicida tristement quelques années après avoir quitté le Naval College. » Il poursuit en parlant avec humour des danses du samedi soir entre garçons, jouant tour à tour le rôle de la femme⁶⁴ ! En fait, son louffiat n'était pas homosexuel mais abusait des garçons. Quand on le découvrit, il se suicida alors qu'il était consigné à son poste aux soins de l'aumônier de son bâtiment.

Que faire du récit ou de la connaissance imparfaite d'une histoire ? Notre narrateur réfrène-t-il un souvenir personnel douloureux ou le traumatisme d'un ami ? Se rappelle-t-il simplement de quelque chose qu'il a entendu ou mal entendu quelques années plus tard ? Penser l'un ou l'autre serait déplacé.

Une solution à ce dilemme serait de mener des entretiens supplémentaires et de développer une relation fondée sur la confiance et le respect mutuel entre l'intervieweur et l'interviewé. Ce n'est cependant pas possible dans le cadre

61 *Ibid.*

62 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

63 Entretien avec le capitaine de corvette Tony Fletcher, 31 octobre 2015.

64 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

du projet en cours qui se concentre sur l'enregistrement de 60 entretiens au total sur les décennies 1930-1989. Par conséquent, nous disposons d'un large panel d'enregistrements appartenant à des époques, des contextes sociaux et des grades différents, qui permettent d'identifier nombre de thèmes clés mais qui pêche sans doute par un manque de profondeur du contenu. L'entretien lui-même est conduit par des volontaires qui ont suivi une journée de formation plutôt que par des historiens professionnels ou expérimentés. Ce n'est pas une critique mais une simple observation. Cette méthode de collecte des entretiens limite le contrôle sur leur conduite, mais elle permet aussi une flexibilité et une diversité d'approches, depuis celle des étudiants de l'université de Plymouth, jusqu'à celle d'épouses d'officiers à la retraite, de psychologues, ou de ceux qui ont simplement un intérêt pour le sujet. Cela permet, particulièrement pour ce projet financé par le HLF, à une communauté plus large de s'engager dans le projet, le musée, le Britannia Royal Naval College et bien sûr les sujets des entretiens eux-mêmes.

48

Le projet d'histoire orale du Britannia Museum se distingue des histoires orales traditionnelles dans le sens où ses sujets seraient normalement considérés comme appartenant à une élite dont l'histoire collective est bien documentée sous la forme écrite traditionnelle et archivistique. Cette supposition néglige pourtant l'histoire des cadets moyens ou ordinaires passés par le Britannia Royal Naval College qui ont simplement fait leur métier et ont eu une carrière bonne plutôt qu'exceptionnelle. De plus, l'essentiel des archives ne traite pas des sentiments personnels qui sont refoulés chez beaucoup de ceux qui ont été rencontrés dans ce projet. Comme le faisait remarquer un interviewé des années 1970, ses enfants ont plus appris de lui en 80 secondes d'entretien sur Twitter qu'en 40 ans⁶⁵! Cela a été un défi important dans l'enregistrement d'entretiens qui a éclairé d'un jour nouveau l'expérience d'être un cadet en formation à Dartmouth et il est important, lorsque nous évaluons les histoires collectées, qu'en tant qu'historiens nous ne tentions pas de deviner les causes. Ceci dit, il est clair que le projet a mis en lumière des thèmes clés qui s'étendent du changement des structures de classe et des attitudes sociales à la répression de l'émotion face à la guerre ou à la privation physique ou émotionnelle. Ce projet est d'un apport unique et inestimable à notre compréhension de la manière dont le Britannia Royal Naval College a préparé des officiers de la Royal Navy à la vie en mer pendant un siècle.

Traduit de l'anglais par Jean-Marie Kowalski

65 E-mail du capitaine de corvette Cliff Williams au projet d'histoire orale du BRNC, 2 avril 2016.

LA PIROGUE, RETOUR VERS LE FUTUR.
HISTOIRE ET REVITALISATION
DU PATRIMOINE MARITIME DU PACIFIQUE

Peter Nuttall
University of the South Pacific

L'histoire de la navigation hauturière commence avec les ancêtres des peuples connus aujourd'hui comme les habitants des îles du Pacifique. Il y a sans doute 5 000 ans, ils quittèrent les lieux qu'ils occupaient quelque part dans la mer de Chine méridionale pour entamer la plus grande migration maritime du monde¹. Les raisons de leur départ sont inconnues, mais ils ne retrouvèrent des rivages continentaux que quand ils se rendirent en Amérique du Sud, laissant derrière eux le poulet polynésien, mais ramenant la patate douce, que l'on récolte communément à travers le Pacifique, ainsi que la Calebasse².

Au cours de leur périple sans fin, ils ont exploré, nommé et colonisé les îles éloignées à travers le plus grand océan du monde, le Pacifique. Parcourant un cinquième du globe, ils accomplirent ces voyages étonnants à bord de navires à voiles dotés de deux coques, d'une conception et d'une construction hautement sophistiquées. Ils atteignirent Hawaii au nord, Rapanui (île de Pâques) et l'Amérique du Sud à l'est. Ils poussèrent loin au sud jusqu'à Aotearoa (Nouvelle-Zélande) et Rekohu (îles Chatham)³. Il s'agissait véritablement de peuples hauturiers, qui étaient autant chez eux en mer que sur terre. L'océan

- 1 Yoshan Moodley, Bodo Linz, Yoshio Yamaoka, *et al.*, « The Peopling of the Pacific from a Bacterial Perspective », *Science*, n° 323 (5913), 23 janvier 2009, p. 527-530.
- 2 Douglas Yen, *The Sweet Potato in Oceania: An Essay in Ethnobotany*, Honolulu, Bishop Museum Press, 1974 ; Patrick V. Kirch, « Peopling of the Pacific: A Holistic Anthropological Perspective », *Annual Review of Anthropology*, n° 39, p. 131-148 ; Caroline Roullier, Laure Benoit, Doyle B. McKey & Vincent Lebot, « Historical Collections Reveal Patterns of Diffusion of Sweet Potato in Oceania Obscured by Modern Plant Movements and Recombination », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 110 n° 6, 2013, p. 2205-2210.
- 3 Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana: Voyages of the Ancestors*, Honolulu/Auckland, University of Hawaii Press/David Bateman, 2006 ; Janet M. Wilmshurst, Terry L. Hunt, Carl P. Lipo & Atholl J. Anderson, « High-Precision Radiocarbon Dating Shows Recent and Rapid Initial Human Colonization of East Polynesia », *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, vol. 108, n° 5, 2011.

n'était pas pour eux un obstacle, mais un pont et une route qui connectait entre elles leurs résidences insulaires éloignées⁴.

Leur histoire est d'autant plus remarquable que toutes leurs entreprises furent menées à bien sans utiliser quelque métal que ce fût⁵. Divisées grossièrement et de manière inexacte par des colons arrivés plus récemment en sous-ensembles régionaux de Polynésie, de Micronésie et de Mélanésie, les cultures diverses et multiples qui peuplent ce vaste océan sont connues collectivement comme les îles du Pacifique. Isolées et éparpillées, elles forment souvent des microcommunautés, qui vivent dans un monde où les terres forment moins de 2 % de leurs pays, tandis que le reste est souvent constitué de zones économiques exclusives (ZÉE), d'une taille qui équivaut à la France ou même aux États-Unis. Chaque habitant des îles du Pacifique dispose de plus de onze kilomètres carrés de mer, et il serait plus précis de les appeler Océaniens⁶.

50

De plus en plus, ces peuples, placés sur la ligne de front des effets du changement climatique, se décrivent à présent comme de grands États océaniques. Quant aux bas atolls-États des Kiribati, Tuvalu, des îles Marshall et de Tokelau, qui ont affronté des millénaires d'occupation ininterrompue dans des lieux qui comptent parmi les plus précaires et dont les ressources sont les plus faibles de la planète, ils ont à présent à faire face à une menace existentielle qui pèse sur leur survie physique.

Cet article ne traite pas de l'histoire culturelle de la colonisation de cet océan par les plus grands marins du monde – il s'agit là d'un thème bien connu repris par de nombreux historiens. Il traite des moyens par lesquels ils entreprirent leurs voyages extraordinaires et parvinrent par la suite à maintenir leurs communications et des liens à travers l'océan : les pirogues du Pacifique. On peut supposer que leurs ancêtres qui ont quitté l'Asie du Sud-Est il y a des milliers d'années l'ont fait sur des embarcations assez sommaires, peut-être précipitamment, sous la pression de forces plus puissantes ou plus nombreuses venues de l'intérieur des terres, peut-être sur de simples radeaux. Au départ, les traversées entre les îles étaient brèves et faciles, mais à mesure qu'ils s'éloignaient vers l'est, les distances devenaient beaucoup plus importantes, tandis que les îles diminuaient de taille et devenaient de plus en plus éparpillées. Au moment

4 Epeli Hau'ofa, *We are the Ocean*, Honolulu, University of Hawaii Press, 2008 ; Epeli Hau'ofa, « Our Sea of Islands », dans Eric Waddell, Vijay Naidu & Epeli Hau'ofa (dir.), *A New Oceania: Rediscovering our Sea of Islands*, Suva, University of South Pacific/Beake House, 1993, p. 2-16.

5 Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana*, *op. cit.*

6 Peter Nuttall et Joeli Veitayaki, « South Pacific and Small Island Developing States: Oceania is vast, canoe is centre, village is anchor, continent is margin », dans Hance D. Smith, *et al.* (dir.), *Routledge Handbook of Ocean Resources and Management*, London, Routledge, 2015, chap. xxxvi, p. 560-575.

de la rencontre entre les Européens et le Pacifique, il n'y a que quelques centaines d'années, les premières embarcations sur lesquelles les ancêtres avaient commencé leur migration avaient évolué vers une gamme diversifiée et dynamique de multicoques à balancier d'une conception complexe et sophistiquée, faite pour satisfaire tous les besoins dans tous les milieux – allant du bateau de pêche sportif au navire de transport en passant par le bateau de guerre.

Nous nous intéresserons tout d'abord à l'histoire et à l'évolution de leurs navires – les remarquables catamarans et plus tard *prao* qui conduisirent les observateurs européens à décrire le Pacifique comme un « océan de voiles ». Nous nous pencherons ensuite plus particulièrement sur une version spécifique du *prao*, le *drua*. Ce navire fut le sommet de l'expérience des Océaniens. Conçu avec une coque double, il fut un navire de guerre polyvalent de choix pour tout chef militaire sur le point d'étendre son influence au-delà de l'Océanie centrale quand la colonisation européenne mit un arrêt à l'évolution maritime des indigènes du Pacifique.

Aujourd'hui ne subsistent que quelques traces de cette culture de la navigation du Pacifique. On observe toutefois une renaissance remarquable. Dans les années 1970, un petit groupe d'Hawaiïens s'est employé à faire ressurgir le souvenir d'une culture indigène de la navigation qui n'appartenait alors qu'à la mémoire. Aujourd'hui, l'*Hokulea* a parcouru l'ensemble du Pacifique et il est sur le point d'achever une circumnavigation historique. On peut à présent observer de nombreuses autres initiatives destinées à revitaliser les innombrables cultures de la navigation dans le Pacifique, et nous concluons notre propos par un examen de quelques-unes d'entre elles.

LA VOILE EST À L'OCÉANIE CE QUE LA ROUE EST AUX CONTINENTS

La capacité de coloniser le plus grand océan du monde à la voile et sans métal est sans doute le plus grand titre de propriété intellectuelle des peuples d'Océanie. Les historiens s'accordent sur la représentation – au moment du contact avec les Européens – d'un océan densément parcouru par des voiliers indigènes d'une taille et de capacités comparables ou supérieures à celles des arrivants européens⁷. Une telle technologie était fortement développée et

7 Alastair D. Couper, *Sailors and Traders A Maritime History of the Pacific*, Honolulu, Peoples University of Hawai'i Press, 2009 ; Paul D'Arcy, *The People of the Sea: Environment, Identity and History in Oceania*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2006 ; Ben Finney, *Voyage of Rediscovery: A Cultural Odyssey through Polynesia*, Berkeley, University of California Press, 1994 ; Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana, op. cit.* ; Geoff Irwin, *The Prehistoric Exploration and Colonisation of the Pacific*, Cambridge, CUP, 1992.

fonctionnelle, d'une typologie diversifiée, facilement disponible, mais elle était aussi une face essentielle de tous les aspects de la vie, depuis la pêche artisanale et le transport local à l'exploration interîles et interarchipels, la guerre, le commerce et la diplomatie. Tous les éléments étaient conçus, construits, possédés, mis en œuvre sur place, et d'origine insulaire.

52 Alors que ces navires sont souvent désignés dans la littérature comme des « pirogues », cette description n'est pas suffisante pour rendre compte de la taille, de la sophistication et de la diversité d'une architecture navale qui a évolué. Mettant en œuvre des savoirs complexes en physique (hydrodynamique et aérodynamique), ces navires étaient véritablement hauturiers dans tous les sens du mot. Les voiliers du Pacifique à double coque virent leur conception sans cesse améliorée : le *vaka* tahitien rapide au portant, les navires de commerce véloces *popo* de Yap et *wallap* des îles Marshall, l'incroyablement puissant *drua* fidjien, l'élégant *Te Puke* de Taumako. Les marins contemporains s'émerveillent devant la technologie mise en œuvre sur les bateaux de course : catamarans, trimarans, hydroptères, ailes, performance de la navigation au près grâce au vent apparent, formes de coques asymétriques. Mais les concepts qui sous-tendent ces innovations étaient connus et testés dans les îles et les eaux de l'océan Pacifique bien avant qu'ils ne soient connus du monde continental.

En dépit d'un débat académique né dans la deuxième moitié du xx^e siècle sur le postulat selon lequel la population des îles du Pacifique était liée à un voyage accidentel à la dérive⁸, on considère aujourd'hui généralement que ce type de voyage était répandu, utilisant les adaptations technologiques de manière diversifiée, et intentionnel. Cette technologie était hautement développée, diverse et immédiatement disponible. Sa conception, sa construction, sa possession et sa mise en œuvre étaient totalement locales.

Les premiers observateurs européens, à commencer par l'expédition conduite par le navigateur portugais Magellan en 1521, les Hollandais au xvii^e siècle, les Anglais de Cook et les Français menés par Bougainville au xviii^e siècle, suivis par les baleiniers, les commerçants et finalement l'expédition américaine USXX conduite par Wilkes, ont laissé un compte-rendu complet des navires qu'ils ont rencontrés. Du fait que l'on comptait parmi ces observateurs des architectes navals expérimentés, en particulier le jeune amiral Pâris qui accompagnait Bougainville et les officiers de marine des voyages de découverte du Pacifique menés par Cook, on peut être confiant dans la précision de nombre de ces récits.

8 Andrew Sharpe, « Ancient Voyagers in the Pacific », *Memoirs of the Polynesian Society*, n° 32, 1956.

Pâris a laissé une série détaillée de dessins au trait et de détails relatifs à la construction des navires⁹. À partir de comptes-rendus historiques de témoins visuels, dans les années 1930, Haddon et Hornell ont voyagé d'une rive à l'autre du Pacifique en recensant de manière détaillée toutes les facettes connues des traces écrites et de la culture de la pirogue qui existaient encore à ce moment pour le Bishop Museum¹⁰. Leur étude est complétée par les volumes magnifiquement illustrés de Neyret¹¹, et sur cette base on peut être confiant dans le fait que subsiste une trace précise. Depuis lors, la production littéraire a été considérablement augmentée, des œuvres du navigateur britannique en multicoque Lewis, des anthropologues Finney à Hawaii, Irwin en Nouvelle-Zélande, d'Arcy qui étendit l'étude à la navigation micronésienne et à l'histoire du commerce, et Couper qui étudia le patrimoine du Pacifique dans un contexte de navigation commerciale.

En raison de la fascination académique et populaire exercée par les exploits des marins pour tracer leur route depuis la Polynésie orientale – le grand *heke* ou les voyages de découverte des îles hawaïennes, d'Aotearoa/Nouvelle-Zélande et Rapanui/île de Pâques –, les écrits sont déséquilibrés en faveur de ce chapitre de la culture de la navigation dans le Pacifique. Une bonne partie de la littérature s'est intéressée à ces voyages lointains et au tracé des routes depuis la Polynésie orientale. Des documentaires tels que *Vikings du Pacifique*, produit par la BBC dans les années 1980 et *Moana (Vaiana, en version française)*, le récent dessin animé de Disney, ont aussi contribué à renforcer l'idée erronée selon laquelle les exploits de ces marins de Polynésie orientale se confondaient avec l'intégralité du patrimoine de la navigation dans le Pacifique. Ces voyages de découverte ont pour point de départ l'Océanie centrale – depuis les Tonga et les Samoa jusqu'aux îles Cook il y a environ 2 000 ans, puis vers l'est des archipels que l'on nomme aujourd'hui Polynésie française, au nord en direction de la chaîne hawaïenne et au sud en direction d'Aotearoa/Nouvelle-Zélande. Ces voyages, dont la longueur dépassait parfois les 2 000 milles nautiques, étaient entrepris sans carte, sans chronomètre ni compas, sur des catamarans de probablement vingt à trente mètres.

On a moins analysé l'autre évolution, tout aussi remarquable, des technologies maritimes dans d'autres parties de l'océan Pacifique. Cela inclut le transport maritime qui a sous-tendu le vaste empire maritime tongien en Océanie centrale

9 Éric Rieth, *Atlas des voiliers et pirogues du monde au début du XIX^e siècle. Essai sur la construction navale des peuples extraeuropéens de l'amiral Pâris (1843)*, Paris, éditions du Layeur, 2000.

10 Alfred C. Haddon & James Hornell, *Canoes of Oceania*, Honolulu, Bernice P. Bishop Museum, t. I-III, 1936.

11 Jean Neyret, *Pirogues océaniques*, Paris, Palais de Chaillot-Association des amis des musées de la Marine, 1976.

au cours du millénaire qui suivit l'an 900, ainsi que leur période d'expansion plus récente entre 1600 et 1800. Cela inclut également le patrimoine maritime diversifié de Mélanésie qui comprend les grandes flottes de commerce de *lakatoi* (trimarans de transport de marchandises) de Papouasie-Nouvelle-Guinée, et les voiles en aile delta remarquablement efficaces des pirogues côtières des Vanuatu. Les coques asymétriques et les *praos* à balancier extrêmement rapides de Micronésie, le précurseur des bateaux de course planants contemporains, le *Tè Puke* des îles Santa Cruz, et ensuite les *praos* à deux coques de la culture des *drua* ou *kalia*, dont Cook fut le témoin de l'évolution aux Tonga, Samoa et Fidji, ont été beaucoup moins mis en relief¹².

Le Pacifique était un océan de technologie de transport durable, élaborée avec des ressources renouvelables, exploitant une connaissance avancée de la physique, de l'aérodynamique et de l'hydrodynamique afin d'utiliser le vent comme puissance motrice première de formes de coques élaborées. Les grands navires n'étaient pas seulement utilisés pour l'exploration des océans et la domination navale sur de grandes distances. La navigation et la technologie qui lui était liée faisaient partie intégrante de la vie quotidienne – spirituelle, sociale, politique et économique. Elles étaient essentielles à tous les niveaux d'interaction sociale, pour le transport, la guerre, le commerce et la pêche. Le volume global de navires doit faire l'objet d'une évaluation, avec des récits d'Européens rencontrant des flottes de centaines de navires transportant des milliers de personnes. Le volume des échanges atteste de la volonté des habitants des îles et de leur capacité à voyager¹³.

Dans le monde océanique, le transport par voie maritime a toujours occupé une place centrale. Les vaisseaux étaient le sommet des réalisations de la société. Souvent sacrés et bénis à la faveur de rites et de cérémonies, ils étaient l'ultime ligne de défense. Leur conception et leur fonctionnalité étaient radicalement différentes de ce que pouvait produire n'importe quel modèle continental, selon une approche relevant presque du zen pour trouver la forme ultime en simplicité et en utilisant un minimum de ressources. La conception et la construction terrestres n'étaient pas le rôle principal des artisans, mais plutôt ce que faisaient les artisans et les charpentiers quand ils en avaient le temps. Leurs navires étaient

12 Des recherches récentes et des publications au cours de la dernière décennie par d'Arcy, Howe *et al.*, Gentz, Nuttall *et al.*, et d'autres encore, reprenant des travaux antérieurs de chercheurs tels que Goetzfridt, Thompson et Tippett, corrigent à présent ce déséquilibre. Voir Paul D'Arcy, *The People of the Sea*, *op. cit.* ; Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana*, *op. cit.* ; Joseph Genz, « Navigating the Revival of Voyaging in the Marshall Islands: Predicaments of Preservation and Possibilities of Collaboration », *The Contemporary Pacific*, vol. 23, n° 1, 2011, p. 1-34 ; Peter Nuttall, Paul D'Arcy & Colin Philp, « Waqa Tabu – Sacred ships: the Fijian *Drua* », *The International Journal of Maritime History*, 2014, p. 1-24.

13 Paul D'Arcy, *The People of the Sea*, *op. cit.* ; Epeli Hau'ofa, « Our Sea of Islands », art. cit.

le produit de cultures dans lesquelles le métal n'était pas une option disponible, où nager et marcher étaient aussi importants, et où la survie en mer, plus que sur terre, était essentielle. Ils étaient mis à l'épreuve et améliorés par un processus d'attrition et de sélection naturelle. Pour chaque débarquement réussi, suivi d'un récit et d'une culture qui survécurent, on ignore combien ont péri sous les flots sans que leur histoire soit racontée¹⁴.

Au fil des millénaires, la typologie des navires évolua pour satisfaire toutes les formes de besoins maritimes, en étant façonnée par trois paramètres fondamentaux. Tout d'abord, la forme évolua selon la fonction du navire, qu'il ait un usage artisanal de village à des fins de transport à l'intérieur de lagons et de barrières rocheuses protégées, de mise en relation par la haute mer entre des îles et des archipels, ou de transports de marchandises internationaux. Cela inclut, dans la sphère d'influence tongienne, le transport de blocs de pierre pesant jusqu'à trente tonnes à travers de longues navigations en haute mer. Ce sont ces navires qui suscitèrent l'émerveillement du Hollandais Schouten en 1616 lorsqu'il constata l'exploit des marins qu'ils rencontrèrent à plusieurs centaines de milles des terres et qui étaient capables de naviguer sans difficulté hors de portée de leurs canons. Il y eut des navires de guerre diversifiés, depuis les flottes importantes de barges propulsées au moyen de rames et d'avirons dédiées au combat rapproché dans les archipels tahitiens et hawaïiens, jusqu'aux navires rapides d'escorte et aux transports des îles plus petites, les catamarans de Polynésie orientale transportant de nombreux guerriers pour des campagnes internationales de parfois plusieurs années et finalement les flottes d'agiles *praos* de guerre à coque double des Tonga et Fidji. Ils naviguaient souvent en flottilles de plusieurs dizaines de navires à la fois, les flottes de plus de cent navires n'étant pas rares.

Le deuxième paramètre est celui de l'environnement opérationnel dans lequel œuvrent les navires. La typologie des navires, leur conception, leurs fonctions sont façonnées par les vents dominants et la forme de la houle rencontrée. Le Pacifique n'est pas uniforme. Les zones d'alizés de chaque côté de l'équateur produisent des saisons de vents relativement réguliers entrecoupées de saisons alternant calmes et violents orages ou cyclones. Toutefois, dans la bande équatoriale, de tels orages sont rares et les navires doivent exploiter des périodes quasiment ininterrompues de vents légers et de mers calmes avec parfois de brèves et violentes bourrasques. La plupart des voyages d'exploration ont été réalisés en utilisant la variation de la direction des vents entre saisons dans la zone intertropicale, profitant des vents dominants d'ouest pour avancer, et sachant

14 Fela Helu, « Critical Essays: Cultural Perspectives from the South Pacific », *The Journal of Pacific History*, n° 34, 1999.

qu'une bascule à l'est suivrait avant que les vivres soient épuisés, permettant ainsi le retour vers des terres connues dans l'hypothèse où l'on ne découvrirait pas de nouvelles îles. Dans les zones tempérées, les alizés font défaut et sont remplacés par des vents variables en direction, en durée et en force, du calme plat à la tempête. La forme des navires évolua en fonction des éléments locaux des nouveaux environnements d'action rencontrés.

56

Enfin, la typologie des navires et leur architecture furent profondément influencées par le changement des matériaux de construction des navires et de leurs gréements. À mesure que l'on s'avance vers l'est, la flore des îles s'appauvrit considérablement et par conséquent la disponibilité des essences de bois, palmes et herbes destinées aux espars, balanciers, cordages, calfatage et aux voiles diminue sensiblement. Les îles de Mélanésie sont riches en variétés d'essences de bois. Une fois les Fidji dépassées, soit vers l'est en Polynésie, soit au nord vers les atolls de Micronésie, la quantité et la typologie des grands arbres se réduisent rapidement et il devient nécessaire d'avoir la capacité d'assembler des planches à partir de nombreux petits éléments tout en assurant l'étanchéité des joints. Les fibres végétales et les noix disponibles pour fabriquer des cordages, des voiles et pour calfater se réduisent souvent à une seule espèce et les bois de construction se résument à des bois tendres ou à des restes d'épaves récupérés dans les rochers. On estime que la faiblesse de la ressource en matières premières disponibles pour le bateau et le gréement ne faisait qu'accroître leur inventivité¹⁵.

DRUA – L'APOGÉE DE L'ARCHITECTURE NAVALE DANS LE PACIFIQUE

Dans cette partie, nous nous intéressons au *drua* d'Océanie centrale – le plus grand des navires du Pacifique à double coque et sans doute l'un des meilleurs navires hauturiers de son temps. Appelés *kalia* dans les Tonga et *'alia* dans les Samoa, il y a du point de vue de leurs formes de faibles différences avec les navires ultérieurs que l'on possède dans les îles Fidji, aux Tonga et aux Samoa. Les flottes de grands *drua* construits en *lauan tree*¹⁶, ou de *waga tabu* – littéralement « navire sacré » – trouvées en Océanie centrale étaient les plus avancés technologiquement des navires hauturiers, longs d'environ cent pieds, transportant des contingents de plus de deux cents hommes, capables d'atteindre des vitesses atteignant les 15 nœuds et de naviguer à quarante-cinq degrés du vent. John Twyning, du brick baleinier *Minerva*, échoué aux îles Fidji en 1829, décrit le processus de fabrication d'un grand navire dans les îles Lau.

15 Peter Roger Nuttall, *Sailing For Sustainability. The Potential Of Sail Technology As An Adaptation Tool For Oceania*, thèse de doctorat, Victoria University of Wellington, 2013.

16 Arbre du genre *Shorea*.

Il conclut en affirmant que la conception et la construction de ce navire auraient suscité « l'admiration du plus talentueux et du plus scientifique architecte naval en Europe¹⁷ ».

Le *drua* était très compétitif face à tout autre concept de navire océanique dans tous les domaines : vitesse, capacité à remonter au vent, taille, construction, technologie des voiles. Il y a certes conflit entre les Fidji, les Samoa et les Tonga sur la question de la propriété intellectuelle de ce bateau, mais, quelle que soit l'origine de son concept, le *drua* dans sa forme finale fut le produit d'une collaboration interculturelle exceptionnelle propre à cet environnement, qui inclut au moins les sociétés d'Océanie centrale et du Nord. Ils réunirent des concepts avant-gardistes de *prao* à double coque et une qualité de charpenterie méticuleuse, combinés à un gréement et à une voile latine de grande dimension extrêmement puissants importés de Micronésie, pour créer un type de navire plus avancé que tout autre.

Si un large consensus existe parmi les commentateurs sur bien des questions touchant à l'origine du *drua*, des divergences marquées subsistent sur des points cruciaux. Deux écoles de pensée existent. La première propose une évolution de la technologie et de plans Fidjiens ou Mélanésiens après avoir été en contact avec des gréements et des configurations de coques micronésiens. Ils formulent l'hypothèse que la catégorie de navires qui en résulta fut par la suite adoptée et achevée par des artisans des Tonga et des Samoa après qu'elle eut fait le voyage vers l'est en direction des îles Lau (Fidji), qui à leur tour finirent par dominer l'industrie du *drua* qui en résulta, particulièrement dans les îles Lau.

L'autre point de vue est que la rupture dans la conception est le fait d'artisans des Samoa formés par des Tongiens, avec un mélange de gréements micronésiens et de carènes tongiennes adaptées, le fer jouant un possible rôle de catalyseur. Selon cette dernière théorie, la capacité des Fidjiens dans le domaine de la navigation, de la conception et de la construction de navires est considérée comme très réduite jusqu'à la récente période d'influence tongienne. Les Fidji firent l'acquisition du *drua* par défaut, comme une conséquence d'un accident géographique lié au fait que leurs îles orientales, les Lau, sont le seul endroit où poussent les meilleurs bois de construction navale.

Cette catégorie de navires est caractérisée par une voile latine océanique et un gréement de type micronésien placés sur deux véritables coques de longueur inégale manœuvrées en permutant les deux extrémités par opposition au « virement dans le lit du vent », la plus petite des deux coques étant toujours au

17 John P. Twyning, *Shipwreck and Adventures of John P. Twyning Among the South Sea Islanders*, London, Dale, 1850.

vent. Le détail de leur conception et de leur construction est bien documenté¹⁸, et l'existence d'un exemplaire intact de *drua* ainsi que l'existence de nombreuses maquettes de musée et d'objets ne laisse planer que peu de doutes sur la fiabilité de cette information. Il existe nombre de rapports de première main sur les méthodes de navigation et de manœuvre, ainsi qu'une abondante documentation iconographique. En 1777, le capitaine Cook décrivit la *kalia* géante dont il fit la rencontre, et qui lui tourna autour comme s'il était au mouillage. Ses officiers affirmèrent que la construction des pirogues des Tonga relevait du meilleur artisanat que l'on puisse trouver dans le Pacifique¹⁹.

On connaît deux types de *drua*. Les *drua* de petite taille étaient construits dans le style des *saucoko* ; un simple tronc évidé forme la base de chaque coque, avec une pièce de bordé unique attachée à celle-ci pour la rehausser. C'est le style de construction du *Ratu Finau*, le modèle de quatorze mètres lancé en 1913 et à présent conservé dans le Musée des Fidji, proche sans doute de la limite de taille possible pour cette forme. Des navires beaucoup plus grands, connus sous le nom de *waqa tabu*, ont été construits en utilisant le concept du *tabetebete* dans lequel le *takele* (quille) est constitué de deux ou trois planches biseautées. Les coques sont ensuite construites à partir de plusieurs planches par côté. Ils atteignaient des tailles de quarante mètres et des dizaines de personnes pouvaient être transportées dans les coques jumelées. On affirme souvent qu'aucun *tabetebete drua* n'a été construit depuis la fin du XIX^e siècle. Il y a eu un grand nombre de *saucoko drua* construits au cours du XX^e siècle, mais aucun n'est opérationnel aujourd'hui.

Les *drua* semblent avoir conduit à un accroissement de la taille des expéditions entre les îles. La dimension des flottes pouvait être importante. On appelait *bola* une flotte de pirogues et les soldats qu'elle transportait. Ce terme fidjien désignait une centaine d'unités²⁰. « Une flotte alliée qui fit une descente à William Lockerby dans la baie de Wailea en 1808 était constituée de quelque 150 pirogues²¹. » Une flotte venue de Baua au cours des guerres qui opposèrent Baua et Rewa au milieu du siècle en comptait environ deux cents, « en prenant en compte les pirogues doubles, celles à balancier, et les pirogues à voiles... quand elles appareillèrent, la baie de Laucala était absolument bondée de pirogues²². »

18 Alfred C. Haddon et James Hornell, *Canoes of Oceania*, op. cit. ; David Toganivalu, « Canoe Building », *Transactions of the Fijian Society for the Year 1915*, 1915, p. 9-15 ; Thomas Williams, *Fiji and the Fijians and Missionary Labours among the Cannibals*, 3^e édition, London, Hodder & Stoughton, 1870.

19 John Cawte Beaglehole (dir.), *The Journals of Captain James Cook on His Voyages of Discovery*, Cambridge, CUP, 1955-1967, 4 tomes.

20 Fergus Clunie, *Fijian Weapons and Warfare*, Suva, Fiji Museum, 2003.

21 Everard Ferdinand Im Thurn et Leonard C. Wharton (dir.), *The Journal of William Lockerby*, London, The Hakluyt Society/CUP, 1925.

22 David Toganivalu, « Canoe building », art. cit.

Outre l'éloge éclatant de Cook et de ses collègues pour les Tonga, l'observateur européen du XIX^e siècle Alden décrit les *drua* comme « un produit du génie barbare », le « plus rapide voilier existant », « capable de serrer le vent davantage que n'importe quel navire européen²³ ». L'expert contemporain de la culture fidjienne Fergus Clinie avance que « l'imposant *drua* ou *kalia* construit au siècle dernier aux Fidji est à juste titre célébré comme la meilleure pirogue de voyage jamais conçue pour naviguer sur le Pacifique²⁴ ». Haddon et Hornell ont décrit le *drua* comme le « plus grand et le plus fin navire jamais conçu et construit par les autochtones d'Océanie avant leur contact avec les Européens²⁵ ». Selon Finney, « on s'est répandu en éloges sur le *kalia* comme étant un bateau hybride amphidromique étonnamment rapide construit en joignant la coque à double extrémité et le grément pivotant océanique à voile latine de *praos* volants micronésiens à une paire de coques²⁶.

Les coques de *drua* étaient façonnées à partir d'un bois décrit comme le « titane » des bois de construction navale du Pacifique, le *vesi loa* – *Intsia bijuga* –, un *Chlorocardium rodiei*²⁷ résistant aux tarets, qui ne provient que de la ceinture d'îles calcaires des Lau méridionales, et que l'on considère encore comme supérieur à tous les autres bois de construction²⁸. Les Fidjiens, les Tongiens et les Samoans envoyèrent des groupes de charpentiers vivre sur ces îles isolées où ils façonnèrent de grandes flottes pendant des siècles. Leurs descendants y habitent toujours.

L'espace fréquenté par les *drua* incluait au moins les Fidji, les Tonga, les Samoa, Uvea, Rotuma et Futuna. Cependant, on les rencontrait aussi à l'est à Tokelau et Niue, au sud-ouest en Nouvelle-Calédonie et au nord aux Tuvalu. Ils surpassaient facilement les navires européens qu'ils rencontraient et il y a des preuves qu'ils étaient les navires préférés des Fidjiens, même au début du XX^e siècle²⁹. Ils faisaient preuve d'une capacité à remonter au vent supérieure à tout autre type de navire océanique à double coque.

Les *drua* étaient rapides. L'ethnologue Thomson³⁰ évalue la vitesse du *drua* à « 10 à 15 nœuds au grand large » tandis que Haddon et Hornell notent que le

23 William L. Alden, « The Flying Proa », *Harper's New Monthly Magazine*, n° 55 (325), 1877, p. 428-433

24 Fergus Clinie, « Ndrua and Kalia: the Great Tongan Voyaging Canoe », *Islands*, jan-mar 1987, p. 11-16.

25 Alfred C. Haddon & James Hornell, *Canoes of Oceania*, op. cit.

26 Ben Finney, « Ocean Sailing Canoes », dans K. R. Howe (dir.), *Vaka Moana – Voyages of the Ancestors*, Auckland, David Bateman, 2006, p. 100-153.

27 Essence de bois particulièrement dure et résistante à l'eau de mer.

28 Sandra Anne Banack & Paul Alan Cox, « Ethnobotany of Ocean-Going Canoes in Lau, Fiji », *Economic Botany*, vol. 41, n° 2, 1987, p. 148-162.

29 Peter Nuttall, Paul D'Arcy & Colin Philp, « Waqa Tabu », art. cit.

30 Basil Thomson, *The Fijians: A Study of the Decay of Custom*, London, Heinemann, 1908.

« *drua* au grand large pouvait atteindre dans des conditions favorables une vitesse d'environ 12 nœuds ». Ils citent le missionnaire Thomas West qui décrit un trajet de trente-huit milles en trois heures sur un *drua*. Il remarquait également « qu'ils étaient hautement adaptés pour naviguer au près... même à trente-cinq degrés du vent³¹ ». La capacité accrue du *drua* à remonter au vent réduisait immédiatement l'incertitude qui pesait sur la capacité à effectuer le trajet retour – en supposant que le navire lui-même supporte les rigueurs du voyage –, de même que le fait de procurer une vitesse et des performances supérieures.

Erskine rapportait en 1856³² :

Dans l'un des abris à pirogues élevés de la plage³³ nous examinâmes la double pirogue royale... La pirogue en question mesurait plus de cent pieds de long, et comme toutes celles qui étaient aussi grandes, elle avait été construite aux Fidji, ces îles qui n'offrent aucun bois de construction adapté à cet emploi. C'est la preuve d'un grand courage et d'une grande habileté que ces navires apparemment fragiles et peu maniables puissent affronter les alizés habituels sur des distances de deux cents à trois cents milles.

Le jour suivant nous continuâmes vers notre destination, en faisant escale sur l'île d'Oval [...] même des pirogues tongiennes et des îles Wallis étaient arrivées de Lakeba et d'autres lieux pour participer au banquet prévu de longue date à Bau, à l'occasion de l'arrivée de cette nouvelle pirogue dont la construction avait duré sept ans, qui mesurait au moins cent pieds, et qui était assez grande pour transporter trois cents hommes.

Le missionnaire Williams qui effectua de nombreux voyages en *drua* se rendit compte qu'une « pirogue en bon état ne prenait que peu l'eau, et comme on venait de le montrer pouvait transporter en sécurité cent personnes et plusieurs tonnes de marchandises sur mille milles à travers l'océan³⁴ ». Lawry témoigna que « la flotte de Thakombau a appareillé ce matin avec pas moins de deux cents combattants à bord de chaque pirogue³⁵ ». Coppinger décrit en ces termes un *drua* qu'il vit à Bau en 1880 : « soixante-douze pieds de long, avec un creux d'environ cinq pieds, il était destiné à transporter deux cent cinquante hommes » et « il n'entretenait aucun doute sur l'exactitude de ce chiffre³⁶ ».

31 Alfred C. Haddon et James Hornell, *Canoes of Oceania*, op. cit.

32 John Elphinstone Erskine, *Journal of a Cruise among the Islands of the Western Pacific*, London, Dawsons, 1967.

33 À Lifuka aux Tonga.

34 Thomas Williams, *Fiji and the Fijians and Missionary Labours among the Cannibals*, op. cit.

35 William Lawry, *Friendly and Feejee Islands: A Missionary Visit to Various Stations in the South Seas: in the year MDCCCLVII*, London, Mason, 1850.

36 Richard William Coppinger, *The Cruise of the Alert: Four Years in Patagonian, Polynesian, and Mascarene Waters (1878-1882)*, London, Swan Sonnenschein, 1883.

Les *drua* étaient comparables par leur taille et supérieurs par leur vitesse autant que par leur capacité à naviguer au près aux navires conçus en Europe à l'époque où ils entrèrent en contact. Ils étaient des navires hauturiers, capables d'effectuer des navigations sur de longues distances et supérieurs à tout autre navire observé par les premiers observateurs européens, longs comme l'*Endeavour*, avec un équipage plus nombreux, trois fois plus rapides que lui, et capables de remonter trente-cinq degrés de plus au vent. Cela vaut la peine de noter que l'on considérait que même les *tongiaki* plus anciens, vus par les Hollandais au cours du XVII^e siècle, naviguaient « si rapidement qu'il y avait peu de navires en Hollande capables de les surpasser³⁷ ». Par comparaison, le *drua* appartenait à une classe supérieure. Toutefois, les monocoques européens à déplacement et à fort tirant d'eau étaient construits selon un modèle de conception totalement différent qui voulait que les navires transportent des charges extrêmement lourdes et qu'ils gardent la mer pendant plusieurs mois. L'*Endeavour* était un charbonnier converti, choisi pour sa capacité à durer et non pour sa vitesse.

Les *drua* étaient des navires aux multiples fonctions. Ils étaient tout d'abord l'arme navale de choix pour tout commandant en Océanie centrale. Ils étaient utilisés à la fois comme forceurs de blocus et navires de blocus, engins de débarquement, navires de combat, transports de troupes et d'approvisionnement, et comme béliers mortellement efficaces. Il existe des descriptions graphiques des batailles³⁸. En temps de paix, ils réalisaient des missions diplomatiques, transportaient des passagers et faisaient du commerce. Ils furent largement utilisés au service de la nouvelle religion chrétienne comme un moyen de transport essentiel pour les missionnaires européens et locaux, en particulier par les professeurs tongiens qui utilisaient de grosses *kalia* pour des missions régulières depuis les Tonga vers les Fidji en passant par les îles Lau. Les mouvements de navires entre les Fidji et les Tonga ont certainement été à leur plus haut niveau historique au milieu du XIX^e siècle.

Les premiers Européens découvrirent des réseaux complexes de commerce établis entre les archipels des Fidji, les Tonga et les Samoa. Au milieu de ces groupes insulaires se trouvaient des chaînes complexes de commerce local mises en œuvre par des villages intermédiaires et même par des courtiers professionnels³⁹.

Des moyens de transport intérieurs et des systèmes de commerce sophistiqués étaient bien intégrés avant l'entrée en contact des Européens avec les Fidji.

37 Alfred C. Haddon et James Hornell, *Canoes of Oceania*, *op. cit.*

38 Fergus Clunie, *Fijian Weapons and Warfare*, *op. cit.*

39 Alastair Couper, « Islanders at Sea: Change and the Maritime Economies of the Pacific », dans Harold Brookfield (dir.), *The Pacific in Transition: Geographical Perspectives on Adaption and Change*, London, Edward Arnold, 1973.

D'après le commandant Erskine, en patrouille sur le navire de guerre le *Havannah* en 1849 : « Les Fidjiens ont un penchant affirmé pour le commerce, en raison de l'existence d'un commerce intérieur constant réalisé sur leurs propres pirogues, que nous avons toujours vu arriver ou appareiller, lourdement chargées avec des balles de vêtements, des rouleaux de cordage et des quantités de pots de terre⁴⁰. » Thompson, Sahlins, Tippett, Lessin, ainsi que Lessin Hage et Harary, ont défini ces réseaux de commerce et ces réseaux politiques en détail⁴¹.

Couper note également que lorsque les colons d'Europe occidentale arrivèrent pour la première fois dans cet océan

[...] les systèmes de transport par voie maritime des nations européennes commençaient seulement à se démarquer significativement de ceux de beaucoup de sociétés qu'ils s'apprêtaient à surpasser... Il y avait une dimension spatiale complexe dans les économies du Pacifique précolonial, qui exigeait une planification importante, un savoir géographique étendu et un niveau assez élevé de compétences techniques⁴².

62

Les *drua* d'Océanie centrale, comme tous les grands navires de cet océan, étaient précieux, très prisés, et demandaient des investissements importants. « On en prenait grand soin... La construction et l'entretien des pirogues étaient un effort collectif. Seuls les chefs pouvaient rassembler la main d'œuvre et les ressources nécessaires pour construire de grandes pirogues de voyage⁴³. » De tels navires n'étaient pas seulement des éléments de patrimoine physique, ils étaient aussi des symboles de *mana* (respect) collectif. La réalisation d'une grande pirogue provoquait un fort sentiment de fierté. Il y a un peu plus d'un siècle, de tels navires étaient courants dans les eaux des Fidji et à travers l'Océanie centrale, soutenant un réseau commercial vivant entre les communautés insulaires.

À la différence des *vaka* de Polynésie orientale, les *drua* n'étaient pas conçus autour d'un objectif premier de voyages d'exploration à longue distance. C'étaient des navires de guerre puis des navires de commerce assurant une desserte commerciale établie, maintenant les liens entre proches, ainsi que les liens diplomatiques ordinaires. Leur construction pouvait durer jusqu'à sept années pendant lesquelles une main-d'œuvre qualifiée était employée. Seul un

40 John Elphinstone Erskine, *Journal of a Cruise among the Islands of the Western Pacific*, op. cit.

41 Laura Thompson, *Southern Lau, Fiji: An Ethnography*, New York, Kraus, 1971; Marshall Sahlins (dir.) *Moala*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1962; Alan Richard Tippett, *Fijian Material Culture*, Honolulu, Hawaii Bishop Museum, 1968; Alexander Philip Lessin & Phyllis June Lessin, *Village of the Conquerors. Sawana: a Tongan village in Fiji*, Eugene, Department of Anthropology, University of Oregon, 1970; Per Hage & Frank Harary, *Island Networks: Communication, Kinship and Classification Structures in Oceania*, Cambridge, CUP, 1996.

42 Alastair D. Couper, « Islanders at Sea », art. cit.

43 Paul D'Arcy, *The People of the Sea*, art. cit.

chef disposant de moyens pouvait se permettre à la fois l'investissement initial et l'entretien permanent que requerrait un navire tenu par les liens et fabriqué en matériaux naturels. Il s'agissait plus que d'objets : un navire de guerre capable d'aller un peu plus vite, ou d'être un peu agile pouvait faire la différence entre la vie et la mort, pour l'équipage comme pour la communauté qu'il protégeait. Au cours de l'ère précoloniale, les coûts de transport n'étaient pas comptabilisés en dollars pour acheter ou mettre en œuvre des objets, mais en vies sacrifiées pour des icônes sacrées destinées à provoquer le succès, un coût qui pouvait être très élevé.

Il arrivait souvent que tout le village ou toute la communauté soient impliqués dans la construction. Les familles nourrissaient tour à tour les ouvriers, les femmes participaient au tissage des voiles et à la confection de cordages, les jeunes avaient pour mission de trouver de la nourriture et de pêcher tandis que les hommes étaient occupés à construire le bateau et ses espars. La construction d'un *drua* avait un effet unificateur (*Duavata*) et soudait le village autour d'un objectif : achever la pirogue et assurer le renom de la communauté. C'était le fait d'un chef avisé de construire un *drua* lorsqu'il percevait de la discorde dans son peuple. Le lancement d'une pirogue était l'occasion de cérémonies festives. La fierté, l'unité et la fête étaient encore plus grandes lorsque la pirogue était achevée.

Les routes maritimes qui traversaient le Pacifique n'étaient pas des barrières objet de crainte mais des autoroutes. La recherche de technologies marines de pointes était le but ultime de communautés, et non un problème économique et logistique sans solution évidente. Ces visions du monde ont été dégradées et réduites par les processus historiques de la colonisation et de la post-colonisation, rendues obsolètes au travers du prisme continental occidental au travers duquel était observée une région jugée petite, vulnérable, isolée et dépendante. Pourtant, gronde Hau'ofa, « si l'on observe les mythes, les légendes et les traditions orales, ainsi que la cosmologie des peuples d'Océanie, il deviendra évident qu'ils ne pensaient pas leur monde dans des proportions aussi microscopiques. Leur monde était tout sauf minuscule⁴⁴ ».

En 1993, Hau'ofa remit en cause cette vision au profit d'un changement de paradigme par les Océaniens eux-mêmes : un grand peuple sur un grand océan avec une grande histoire. Les habitants des îles, affirmait-il, étaient connectés plus que séparés par la mer⁴⁵. Loin d'être des peuples bloqués par la mer, abandonnés sur des morceaux de terre corallienne ou volcanique, ils formaient une communauté insulaire fondée sur les navires et le voyage⁴⁶.

44 Epeli Hau'ofa, « Our Sea of Islands », art. cit.

45 *Ibid.*

46 *Ibid.*

En dépit de l'authenticité de cette longue histoire et de ce patrimoine maritime, dans les années 1970, une grande partie de la culture indigène de la navigation était dans une situation précaire. Il ne restait que quelques poignées de navires opérationnels, généralement d'une taille beaucoup plus réduite que leurs ancêtres, le plus souvent sur les plus isolées des îles – dans les îles Micronésiennes des Kiribati et des îles Marshall, les îles excentrées de Polynésie telles que les Tuvalu ou Santa Cruz et le groupe des Lau dans les Fidji orientales. Des abris à pirogues, des lignées ininterrompues de maîtres navigateurs, et fabricants de pirogues continuaient d'exister dans le Nord-Ouest, bien qu'en petit nombre et mal en point à Chuk, Yap, Satawal et Palau, passant souvent inaperçus dans un monde se globalisant rapidement. Dans les États mélanésiens devenus récemment indépendants des Vanuatu, îles Salomon, et les régions maritimes de Papouasie-Nouvelle-Guinée, la culture traditionnelle de la pirogue survécut en dehors des centres urbains, pour le transport local, la pêche artisanale et le commerce local.

Mais dans la lointaine Polynésie où l'influence coloniale s'était fait fortement sentir, aux îles Cook administrées par la Nouvelle-Zélande, dans les cinq grands archipels incluant le vaste territoire de la Polynésie française, en Nouvelle-Zélande occidentalisée, à Hawaii américanisée, la culture de la pirogue était réservée aux pirogues côtières à pagaie et aux surprenantes pirogues à balancier. Toute forme de connaissance de la navigation hauturière, de la construction de navires et de la voile s'était éteinte. Le grand empire maritime des Tonga avait disparu et c'en était fini des grandes flottes qui parcouraient les routes commerciales historiques et entretenaient la proximité entre les Tonga, les Samoa, les Fidji et les îles excentrées d'Uvea, Niue, Tokelau et Tuvalu.

Au début des années 1970, un petit groupe déterminé vit le jour à Hawaii avec Pinkie Thompson et l'artiste Herb Kane, qui se rapprochèrent d'un anthropologue américain passionné, Ben Finney, pour construire le premier catamaran à voiles depuis des générations. À Hawaii et à Aotearoa/Nouvelle-Zélande, le déplacement de systèmes météorologiques tropicaux et subtropicaux vers des eaux plus tempérées avait eu un effet important sur le transport maritime. On ne pouvait plus utiliser le système fiable des alizés, et les navires devaient s'adapter à des vents qui venaient à présent de toutes les directions, variant en force de manière aléatoire et imprévisible. Les vastes distances séparant les archipels étaient un immense obstacle pour les navigations retour.

Habitant des îles séparées seulement par de courtes distances en haute mer, et subissant de forts courants côtiers, ils s'intéressèrent à des navires à beaucoup plus faible rayon d'action. La présence de variétés d'arbres géants, *koa* à Hawaii et les géants des forêts *totara* et *kauri* en Nouvelle-Zélande, signifiait que des pirogues monocoques pouvaient être construites, et propulsées par

des équipages de plusieurs dizaines de rameurs habiles. Ces navires prenaient l'ascendant au combat grâce à leur capacité d'atteindre des vitesses élevées en remontant au vent, qui leur permettaient d'avoir facilement le dessus sur un voilier dans des vents défavorables. La tradition de navigation et de construction de voiliers multicoques hauturiers glissa dans le mythe et la mémoire tribale. Ce n'était plus une tradition d'usage vivant.

Créateurs de la Polynesian Voyaging Society, Finney et ses amis avancèrent dans la construction d'une pirogue de navigation hauturière afin de prouver la théorie alors en débat selon laquelle les Polynésiens avaient volontairement navigué pour Hawaii depuis Tahiti en utilisant une technique élaborée pour tracer leur route. C'était un défi de taille. On ne trouvait nulle part à Hawaii de savoir vivant de la conception de navires, de leur construction ou de navigation hauturière. Les forêts d'arbres géants avaient presque disparu. À force de tests et d'erreurs, ils persévèrent au moyen de grumes provenant du Canada et finirent par lancer le *Hokulea*, un catamaran traditionnel de vingt mètres. Mais où trouver les compétences en navigation pour réussir à faire naviguer cette nouvelle embarcation vers Tahiti et à la faire revenir sans utiliser d'outils occidentaux tels que cartes, compas, sextants et chronomètres? Faire venir un *pwo*, navigateur traditionnel de Satawal de l'autre côté de l'océan, permit de résoudre le problème. Les voyages réussis qui s'ensuivirent ont bien été rapportés par Finney et ses comparses.

Dans les années 1990, cette renaissance avait gagné toute la Polynésie. Quand le *Hokulea* se rendit à Raratonga dans les îles Cook du Sud pour le festival des Arts du Pacifique de 1992, il fut accueilli par les *vaka* d'Aotearoa/Nouvelle-Zélande, des îles Cook et de Tahiti qui venaient d'être construits. Les techniques de navigation *pwo* micronésiennes enseignées à une nouvelle génération de navigateurs et de sociétés itinérantes se retrouvent maintenant dans toute la Polynésie avec l'apparition de nouveaux navires aux Samoa et aux Tonga.

Aujourd'hui, cette renaissance se répand à travers tout le Pacifique. Certaines aventures sont importantes et complexes, soutenues par des académies et des musées tels que le Bishop Museum, l'université d'Hawaii et le Musée national maritime de Nouvelle-Zélande. D'autres sont beaucoup plus réduites et locales. En 2014, sur la petite île de Manus en Papouasie-Nouvelle-Guinée, les villageois ont construit leur propre pirogue à voiles, le *Climate Challenger*, dans une tentative courageuse d'aller en Australie éveiller les consciences sur les effets du changement climatique sur leur île. Le centre culturel des Vanuatu a développé des programmes depuis plus de dix ans en recensant et en redonnant vie à la culture locale et aux connaissances en matière de navigation. Sur l'île isolée de Santa Cruz, le Dr Mimi George a passé quinze ans à travailler avec les derniers détenteurs des connaissances traditionnelles pour construire et faire naviguer une pirogue *Te Puke* dans le cadre du Tuamotu Project.



1. Holau Kaveia en route vers l'île de Nukapu,
province de Temotu, îles Salomon
© Vaka Taumako Project/Jacob Penchansky



L'un des exemples les plus parlants est le projet Waan Aelon in Majel (pirogues des îles Marshall). Le *wallap* des îles Marshall est vénéré comme le plus rapide des *praos* à balancier micronésiens. Observés dans de grandes flottes, ces bateaux à balancier pontés et polyvalents naviguaient dans les îles Marshall et au-delà. Finement conçus, dotés d'une forme de coque asymétrique et d'un puissant gréement à voile latine, ils permirent aux habitants des îles Marshall de développer une capacité de navigation unique fondée sur la lecture des changements de forme de la houle, les vagues étant réfléchies et réfractées par les divers atolls et rochers dans une zone maritime aussi grande que la moitié des États-Unis. Pourtant, quand l'apprenti navigateur Alson Kelen retourna à Majuro il y a plus de vingt ans, il ne trouva qu'une seule pirogue en train de pourrir sur la plage.

Ce qui était au départ un projet de documentation de sauvegarde de plans de pirogues et de leur processus de construction sur quelques atolls se transforma en un programme de formation destiné à apprendre à des jeunes à construire leur propre pirogue⁴⁷. Ces efforts pour redonner vie à la pirogue au travers de Waan Aelon in Majel stimulèrent une démocratisation de la construction de pirogues et de la navigation, dans laquelle la connaissance a échappé aux règles strictes de la transmission par héritage pour être à présent ouverte à chacun⁴⁸.

Aux Fidji, qui hébergèrent une industrie de construction de *drua* qui vit la construction et l'appareillage pour l'Océanie centrale de flottes de navires géants, un jeune capitaine néo-zélandais, Samuel London-Nuttall, accompagné de son équipage fidjien, a à présent construit et lancé une réplique du *Ratu Finau*. Il s'agit du plus grand *drua* lancé en un demi-siècle.

La connaissance de la construction de navires hauturiers et de la navigation est sans aucun doute le plus important patrimoine technologique hérité des peuples du Pacifique. Là où il y avait un océan de voiles, le savoir même qui fut le moteur de ces diverses civilisations au cours des millénaires est toujours dans une situation fragile. Toutefois, les efforts déterminés de petits groupes de navigateurs contemporains, soutenus par des agences telles que l'UNESCO, des universités et des musées, tendent à l'emporter dans leur recherche de la revalorisation de ce patrimoine au profit de la prochaine génération d'intrépides marins du Pacifique.

Traduction Jean-Marie Kowalski

⁴⁷ Dennis Alessio & Alson Kelen, « *Waan Aelōn in Majōl*, Canoes of the Marshall Islands », dans A. L. Loek, V. C. Kiluwe & L. Crowl (dir.), *Life in the Republic of the Marshall Islands*, Majuro (Republic of the Marshall Islands)/Suva (Fidji), University of the South Pacific Centre/Institute of Pacific Studies, 2004, p. 192-225.

⁴⁸ Rachel Miller, *Wa Kuk Wa Jimor: Outrigger Canoes, Social Change, and Modern Life in the Marshall Islands*, mémoire de fin d'études, University of Hawai'i at Mānoa, 2010.

QUAND LA VIOLENCE ÉCLATE, QUAND LA JOIE RETENTIT.
INSULTES, RIXES, ASSASSINATS ET FESTIVITÉS RELIGIEUSES
EN MER... VIOLENCE ET RÉJOUISSANCES À BORD DES
GALIONS ESPAGNOLS DU XVII^e SIÈCLE

Delphine Tempère
CLEA, Sorbonne Université / université de Lyon

Au XVII^e siècle, les Espagnols sillonnent régulièrement les océans Atlantique et Pacifique. Tous les ans, à bord des galions du roi, des marins, des soldats, des officiers de guerre et de mer, ainsi que des passagers – marchands, missionnaires, officiers de la Couronne – voyagent pendant de longs mois afin d’atteindre les nouveaux mondes. Ces hommes, reclus dans l’espace confiné des navires, anxieux de voir la terre tant désirée, laissent filer les heures et les jours et attendent inexorablement. Le voyage se caractérise en effet par l’attente¹.

Deux flottes, celle de la Nouvelle-Espagne et celle de la Terre-Ferme, permettent de relier Séville à Veracruz dans la baie de Campêche (actuel Mexique) et à Carthagène-des-Indes (actuelle Colombie)². Ces deux voies de navigation dans l’Atlantique, que l’on appelle la *carrera de Indias*³, assurent le lien nourricier entre la Péninsule et les Indes occidentales, ainsi qu’on appelle l’Amérique à cette époque ; mais pour les hommes qui souhaitent se rendre au Pérou, une fois gagné le continent américain, il leur faut traverser à pied l’isthme de Panama, puis s’embarquer sur les navires de la flotte de la mer du Sud afin de rejoindre le port de Callao en longeant les côtes des actuels Colombie, Équateur et Pérou avant de pouvoir s’installer à Lima⁴. Pour les plus intrépides, une dernière voie de navigation relie l’Amérique à l’Asie. C’est le galion de Manille, également appelé la *nao de China*, qui traverse le Pacifique en partant du port d’Acapulco

- 1 Michel Mollat du Jourdain, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècles)*, Paris, Hachette, 1983, p. 217.
- 2 Pierre et Huguette Chauau, *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*, Paris, SEVPEN, 1955-1960, t. I-VIII.
- 3 Clarence Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos* [1939], México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 75.
- 4 Bibiano Torres Ramírez & Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, CSIC, 1987.

afin d'ancrer dans la baie de Manille aux Philippines⁵. Ainsi, au XVII^e siècle, les Espagnols se déplacent à travers le monde et relient grâce aux flottes – des convois de navires marchands et militaires – les différentes parties du continent américain à l'Europe et à l'Asie. Les conditions de navigation sont d'autant plus éprouvantes que les voyages sont longs. Si pour relier Séville à l'Amérique il faut compter deux à trois mois – mais en s'arrêtant pour se ravitailler en fruits, eau, viande, et bois aux Canaries, aux Caraïbes ou sur la côte américaine avant d'atteindre le port d'attache –, pour rejoindre les Philippines, il faut bien compter à l'aller deux à trois mois sans escale, et au retour quatre voire cinq ou six mois⁶. Ce sont donc des jours, des semaines, des mois pendant lesquels les hommes doivent occuper leur temps libre de diverses manières. Ils s'adonnent par exemple au jeu et jouent aux cartes ou aux dés – ce qui ne manque pas de faire éclater des conflits –, ils discutent entre eux, jouent parfois de la musique, et exceptionnellement, lorsque le calendrier religieux l'impose, ils célèbrent la Semaine sainte ou le Corpus Christi par exemple. Ce sont des moments d'union religieuse et festive agrémentés de processions, de représentations théâtrales, parfois de simulacres de corridas ou encore de concours de poésie. La vie en mer est alors rythmée par ces activités qui, le temps d'une traversée, viennent rompre la monotonie du voyage.

Afin d'étudier les expressions de la violence et de la joie sur les galions espagnols du XVII^e siècle, plusieurs sources documentaires ont été mobilisées : des procès instruits en mer par le général de la flotte⁷ et à terre devant les autorités de l'Inquisition⁸ ainsi que des récits de voyageurs, la plupart du temps de missionnaires⁹. À travers l'étude de ces sources, nous nous interrogerons sur les conditions de vie en huis clos à bord des vaisseaux espagnols du XVII^e siècle

5 Pour le galion de Manille, voir l'ouvrage fondateur de William Lytle Schurz, *El galeón de Manila* [1939], Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992 ; voir également Gemma Araneta-Cruz, *El galeón de Manila. Un mar de historias*, México, Consejo Cultural Filipino-Mexicano, 1997, ou encore ce catalogue d'exposition avec des articles très récents sur la liaison entre Manille et la Nouvelle-Espagne : Marina Alfonso Mola, *Tornaviaje. La Nao de China y el Barroco en México (1565-1815)*, Puebla, Gobierno del Estado de Puebla/Museo Internacional del Barroco, 2016.

6 Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Paris, PUPS, coll. « Iberica », 2009, p. 67-75.

7 Ce sont les *Autos de oficio* conservés dans les Archives générales des Indes (AGI) à Séville, dans la section « Contratación (Cont.) ». D'autres procès instruits à terre, en Amérique, par le général de la flotte, sont également conservés à l'AGI dans la sous-section « Escribanía de Cámara » de la section « Justicia ».

8 Il s'agit de procès maintenant conservés dans les Archives générales de la nation du Mexique (AGN), contenus dans la section « Inquisición » mais dont les résumés ont été envoyés et qui sont maintenant conservés, en Espagne, aux Archives historiques nationales (AHN) à Madrid.

9 Ils ont principalement été consultés aux archives romaines de la Société de Jésus (ARSI) à Rome, mais encore à Madrid à la Real Academia de la Historia (RAH).

et sur les singularités de la vie en mer¹⁰. Constituent-elles un environnement particulier qui s'éloigne de toutes les structures connues à terre ou, au contraire, reproduisent-elles les schémas dominants de la société espagnole du XVII^e siècle ?

Il faut tout d'abord comprendre que sur les galions du roi, des navires militaires qui encadrent et protègent les navires marchands qui se rendent au Nouveau Monde, la vie est strictement réglementée. Des ordonnances sont édictées à chaque départ de flotte afin que les officiers de marine et de guerre – le général de la flotte, l'amiral et les capitaines de navire – fassent respecter la loi. En 1626, sur les galions de la *carrera de Indias*, don Gerónimo Gómez de Sandoval, général de la flotte, fait lire à haute voix le règlement à bord¹¹. Réunis sur le pont, les matelots, les officiers, les militaires et les passagers sont prévenus de manière explicite : blasphèmes, jurons et insultes sont strictement interdits sur le navire¹². Personne, par exemple, ne doit « prononcer en vain le nom de Dieu ». Les paroles grossières sont prohibées – mais lues et prononcées à haute voix pour l'occasion – telles que « cocu » ou « salaud » ! Et si d'aventure l'un des matelots, soldats, officiers ou passagers devait enfreindre les ordonnances, de terribles châtements lui seraient infligés : les fers ou la peine de galère.

VIOLENCE

Le cadre coercitif étant exposé, il faut maintenant souligner un aspect essentiel : traverser les océans constitue une expérience singulière et hors normes. Les hommes qui s'embarquent vont devoir faire face à des conditions de vie éprouvantes, à la rudesse des comportements mais également à la promiscuité. Sur un galion, le confinement des hommes, au milieu des bêtes et des marchandises, est en effet une réalité à laquelle personne ne peut échapper – ils sont des centaines à voyager sur un navire, de 200 à 400 personnes sur des embarcations jaugeant de 400 à 600 voire pour certaines 800 tonneaux¹³. Les marins et les passagers disputent ainsi leur place aux vivres, aux gréments, aux armes, aux ballots de marchandises mais encore aux animaux. Des bêtes voyagent en effet en compagnie des hommes afin de subvenir à leurs besoins alimentaires. Ainsi des poules, des porcs, des vaches ou encore des

10 Nous avons utilisé pour rédiger cet article des informations que nous avons déjà en partie publiées dans notre ouvrage, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or* (op. cit.), ainsi que des articles que nous citerons.

11 Voir la traduction que nous avons proposée de ces ordonnances dans Gilbert Buti & Alain Cabantous (dir.), *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016, p. 40-41.

12 Sur le blasphème voir, Alain Cabantous, *Histoire du blasphème en Occident (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Albin Michel, 1998.

13 Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la Plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1990, p. 26 ; Enrique Manera Regueyra, *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981, p. 166.

brebis s'entassent-ils dans les entreponts et attendent d'être sacrifiées lors de la traversée. Le jésuite Antonio Sepp, qui voyage de Cadix à Buenos Aires, dénombre par exemple sur son vaisseau 600 poules, 280 brebis et 150 porcs¹⁴! Sur le galion de Manille¹⁵, un officier de la Couronne explique, à son grand désarroi, que les officiers ont fait embarquer des veaux, des porcs, des moutons et des poules que ces derniers n'ont même pas eu l'obligeance de partager lors de leurs repas¹⁶. L'espace vital, réduit et partagé entre les hommes et les bêtes, est de plus envahi par d'autres petits animaux indésirables cette fois-ci, les parasites. Des rats, des poux, des puces, des cafards prennent place dans les embarcations et provoquent de véritables fléaux ou encore d'innombrables maux. Le même officier de la Couronne mentionne par exemple ces petites bêtes, qui en nombre infini, venimeuses ou non, s'immiscent dans les cabines et grimpent la nuit dans les lits. Il en perd son sommeil car il se fait piquer et mordre, souffre et endure dit-il un véritable tourment¹⁷. La vermine s'immisce dans les moindres recoins, ainsi Gemelli Careri, un voyageur italien embarqué à la fin du XVII^e siècle sur le galion de Manille, évoque « ces petits animaux qui s'engendrent dans le biscuit et qui sont si vifs, que non seulement, en très peu de temps, ils courent dans les cabines, les lits et les plats que l'on mange, mais s'attachent insensiblement à la chair¹⁸ ». Antonio Vázquez de Espinosa relate quant à lui l'épouvantable invasion de rats qui dévorent les vivres et attaquent les poules et les perroquets en cage¹⁹. Même les passagers de haut rang sont donc condamnés à vivre en présence de ces animaux indésirables dans des conditions insalubres²⁰ : la traversée représente une terrible épreuve²¹. L'un d'entre eux compare de fait cette expérience en mer à une véritable mortification²². Les missionnaires jésuites tiennent d'ailleurs des propos de la même teneur dans leurs récits de

14 Ce récit publié en 1696 et rédigé par le jésuite Antonio Sepp est contenu dans Werner Hoffman, *Relación de viaje a las misiones jesuíticas*, Buenos Aires, Eudeba Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1971, p. 125.

15 Les galions qui traversent le Pacifique jaugent parfois plus de 800 tonneaux et peuvent transporter de 400 à 600 passagers. Voir Luis María Lorente Rodríguez, « El galeón de Manila », *Revista de Indias*, n° 15, 1944, p. 113.

16 AHN, *Diversos*, leg. 33, doc. 42 (anonyme, XVII^e siècle), f° 11.

17 *Ibid.*, f° 16.

18 Giovanni Francesco Gemelli Carreri, *Voyage autour du monde* (1698), dans *id.*, *Le Mexique à la fin du XVII^e siècle vu par un voyageur italien*, éd. Jean-Pierre Berthe, Paris, Calmann-Lévy, 1968, p. 54.

19 Antonio Vázquez de Espinosa, *Tratado del viaje y navegación de este año de 1622 que hizo la flota de Nueva España* cité par B. Velasco, « La vida en alta mar en un relato del Padre Antonio Vázquez de Espinosa », *Revista de Indias*, n° 143-144, 1976, p. 319-320.

20 Les conditions de vie insalubres sont le lot de tous les voyageurs. Voir à ce propos, Antoni Maczak, *Viajes y viajeros en la Europa moderna* [1978], Barcelona, Omega, 1996, p. 139-148.

21 Sur les conditions de vie des passagers des flottes espagnoles au XVI^e siècle, voir, José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias*, Madrid, Alianza Editorial, 1983.

22 AHN, *Diversos*, leg. 33, doc. 42, (anonyme, XVII^e siècle), f° 13.

voyage. Le père Antonio Sepp insiste non seulement sur la présence des bêtes, mais également sur l'étroitesse de sa cabine où il ne peut ni se tenir droit ni marcher debout et encore moins étirer les jambes dans son lit²³. Reclus dans les galions, de véritables forteresses flottantes faites de bois et de fer, les passagers vivent dans des conditions d'enfermement singulières et paradoxales car, comme le rappelle Marcus Rediker, il y a bien peu d'espace sur les navires mais tellement en dehors²⁴. Si les plus aisés voyagent à l'abri des regards dans de minuscules cabines qui sont édifiées avec des planches de bois sommairement montées, les plus humbles, des passagers de basse extraction sociale, voyagent et dorment quant à eux, à même le pont, avec les marins et les soldats, qui regroupés entre compagnons, « *ranchos* », mangent assis sur leur coffre ou sur le pont et dorment étendus sur une petite natte ou recroquevillés dans les cordages.

Dans ces conditions, il est naturel que la promiscuité engendre des conflits. Certains passagers conscients des risques préfèrent souffrir en silence plutôt que de déclencher des altercations ; le danger guette et ils savent que la moindre futilité peut déstabiliser l'ordre précaire. L'un d'eux écrit par exemple qu'il est préférable, afin d'éviter toute violence, de rester impassible et d'endurer son sort, de se contenir et de ne rien dire²⁵. Pour lui, ces conditions de navigation sont une offense faite à son honneur, mais il préfère se taire plutôt que de subir des violences physiques²⁶. Certains cependant n'ont pas la même présence d'esprit et vont laisser libre cours à leur agressivité lorsque la situation leur paraîtra intolérable. En 1621, un drame de cette nature se produit. De simples propos moqueurs vont dégénérer et donner lieu à un assassinat²⁷. Andrés de Castañeda, soldat de profession, navigue sur le galion la *Nuestra Señora del Rosario*. Comme bien d'autres gens d'armes, il entretient des relations difficiles avec les gens de mer – les inimitiés sont avérées entre ces deux corps de métier qui doivent cohabiter sur les galions du roi, les uns œuvrant à la bonne marche du navire, les autres patientant le temps d'un possible conflit armé²⁸. Alors que le soldat Castañeda descend dans l'entrepont du navire, des marins, et notamment Tomás Hernández, commencent à se moquer de lui. Du fait de sa calvitie, ils l'appellent « tête de billot », ce qui naturellement l'offense. Il s'énerve et menace de rouer de coups celui qui oserait proférer à nouveau de tels propos.

23 Werner Hoffman, *Relación de viaje a las misiones jesuíticas*, op. cit., p. 125.

24 Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World (1700-1750)*, Cambridge, CUP, 1987, p. 159.

25 AHN, *Diversos*, leg. 33, doc. 42 (anonyme, xvii^e siècle), f^o 12.

26 *Ibid.*

27 AGI, Escribanía, Justicia de Cámara, leg. 572C, « Contra Tomas Hernandez marinero por aver muerto a Andres de castañeda soldado, Portobelo, julio de 1621, Thomas de Larraspuru, galeón *Nuestra Señora del Rosario* ».

28 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias (siglo XVI)*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1992, p. 224.

Voilà qui incite le marin Hernández à renouveler sa pique. Castañeda s'empare alors d'un bâton pour le frapper, mais le marin Hernández sort un couteau de ses vêtements et l'enfonce dans le ventre de son adversaire... Andrés de Castañeda s'écroule et prononce ces mots : « Mon Dieu ! je viens de me faire éventrer²⁹ ! » Ce drame témoigne de l'agressivité latente qui ne demande qu'à s'exprimer lors de ces longues et épuisantes traversées, mais également des inimitiés entre matelots et soldats. Ces derniers, embarqués afin de défendre les vaisseaux, gênent la plupart du temps les marins dans leurs manœuvres et les altercations sont donc monnaie courante³⁰.

Si les tensions entre marins et soldats sont assez fréquentes, elles éclatent parfois entre passagers et membres d'équipage. Trop proches, trop longtemps, les hommes sont à bout de nerfs. Condamnés à écouter les quolibets des passagers, certains matelots laissent éclater leur colère. C'est ce qui se produit en 1611, à bord du navire la *Nuestra Señora de los Remedios*, lorsque des railleries donnent à nouveau lieu à un meurtre³¹. Les cloisons du navire sont fines et le passager Domingo de Mendoza s'ennuie et ne sait comment faire passer les heures. Cabotin, il décide de prendre du bon temps et de plaisanter avec le timonier³². Depuis sa cabine, il crie à travers la cloison : « Mon frère tiens bon la barre » – littéralement, « tiens-la bien fort », et l'on devine facilement le sous-entendu sexuel exprimé³³. La plaisanterie ne fait pas sourire le marin qui, offensé, réplique et le traite de scélérat. Voici la parole injurieuse qui envenime la plaisanterie. À ce mot, le passager traite alors le timonier de porc qui ferait mieux de se taire, mais le marin en profite et réitère son insulte. La tension monte et le passager Domingo de Mendoza ne peut plus se contenir : il quitte son lit, entre dans la timonerie et en ressort quelques instants plus tard muni d'un couteau ensanglanté. Le marin Francisco Romero s'écroule et crie, désespéré : « Ah ! on m'a tué³⁴ ! » Il est saisissant de constater à quel point de simples railleries peuvent dégénérer en rixe puis en meurtre. Que de tensions en mer pour arriver à de telles situations paroxystiques. Il est certain que les hommes, fatigués par l'attente, soumis aux rudes conditions maritimes ou épuisés par le travail physique ne peuvent pendant plusieurs mois se contenir. Le dénouement de cette altercation est sordide, mais c'est une réalité des voyages en mer au XVII^e siècle. La violence

29 « *Dios que me ha desbarrigado.* »

30 Voir sur la violence en général voir, Robert Muchembled, *L'Invention de l'homme moderne. Culture et sensibilités en France du XV^e au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1988, p. 23.

31 AGI, Justicia, Escribanía de Cámara, leg. 38B, « La Habana, 1611, sobre la muerte de Francisco Romero artillero por un pasajero Domingo de Mendoza. Galeón Capitana Nuestra Señora de los Remedios, don Jerónimo de Portugal y Córdoba, General desta Armada. »

32 Dans notre ouvrage, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or* (op. cit., p. 212-213), nous avons déjà analysé ce procès entamé suite au meurtre de Francisco Romero.

33 « *Gobernala fuerte.* »

34 « *Ay me han muerto.* »

est présente et demande à s'exprimer ; soulignons cependant qu'à terre, en ville ou à la campagne, c'est une réalité très prégnante également³⁵.

La simple présence des uns irrite parfois tellement les autres que de simples rancœurs se transforment en de violents conflits. C'est notamment ce qu'il se passe en 1658 à bord du galion le *San Felipe*. Le soldat Luis de Pariguela est aux fers car il a eu une altercation avec un porte-drapeau³⁶. Reclus, il fait passer le temps en jouant aux dés avec un compagnon d'infortune. Juan del Trigo, le porte-drapeau, mécontent et sans doute désireux d'humilier celui qui l'a offensé, s'approche d'eux, les regarde jouer et se met à chanter. La réaction est immédiate, le soldat lui demande de quitter les lieux sur-le-champ – en réalité d'aller, lui dit-il, « se faire voir » –, demande à laquelle Juan del Trigo n'accède pas, naturellement. C'est à ce moment que l'agressivité verbale atteint son paroxysme. Le porte-drapeau est traité de cocu, et d'une métaphore liée au thème de l'adultère, le soldat menace encore de le tuer en utilisant une corne – comprenez de cocu comme celle qu'il est censé porter. Des propos outranciers sont échangés entre les deux hommes et les parties intimes finissent par être mentionnées ; la joute verbale se conclut d'ailleurs de la sorte : le porte-drapeau enjoint le soldat de l'embrasser sur ses parties. Les mots ne suffisent plus à calmer l'agressivité qui les anime et seul un meurtre a finalement raison de leur querelle. L'arme utilisée est petite et tranchante, une dague, qui, certainement plus incisive que les injures du porte-drapeau, met un terme à la vie du soldat. Il faut souligner qu'à cette époque la violence est ordinaire, le meurtre et la mort font partie du quotidien de chacun³⁷. Un honneur sali, une vengeance réparatrice et l'équilibre social du vaisseau se déchire le temps d'un assassinat.

La violence naît également des rapports hiérarchiques conflictuels entre les hommes³⁸. Il n'est pas rare en effet que des altercations qui opposent un subalterne à un supérieur voient le jour³⁹. Souvent, le même schéma se

35 Comme le rappelle cependant Robert Muchembled, à terre dans les villes, la violence est également très présente. Il écrit « violence partout, violence de tous, violence toujours. Le style de vie urbain engendrait une extraordinaire agressivité ». Voir son ouvrage, *Culture populaire et culture des élites dans la France moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Flammarion, 1978, p. 151.

36 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 114B : « En la mar. Muerte. El fiscal de la Real Justicia contra el alférez Juan del Trigo por la muerte de Luis de Pariguela que fue muerto, año de 1658 ».

37 José Luis Bermejo Cabrero, « Duelos y desafíos en el derecho y en la literatura », dans Francisco Tomás y Valiente (dir.), *Sexo barroco y otras transgresiones premodernas*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, p. 109-126.

38 Marcus Rediker rappelle qu'à bord des navires anglais, l'autorité maritime est organisée en fonction des rôles de chacun et de la division du travail. Il en va de même sur les navires espagnols. Voir, Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, op. cit., p. 205-227.

39 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano*, op. cit., p. 210-216.

reproduit, un homme occupant une fonction supérieure intime à un autre de lui obéir tandis que ce dernier refuse. La violence fait alors irruption, et, pour assouvir leur besoin de supériorité, certains officiers emploient la violence afin de se faire entendre. En 1635, à bord du navire le *San Juan Bautista*, un conflit de cette nature est en train de se nouer⁴⁰. Lorsque le contremaître demande au matelot Antonio Rodríguez, qui joue aux cartes, d'aller caler les mâts de hune, le marin, peu enclin à abandonner sa partie, lui répond pour le faire patienter ou tout simplement pour l'agacer : « J'arrive mon maître dès que j'aurai fini cette main⁴¹. » Naturellement, la nonchalance et le peu d'obéissance provoquent chez son supérieur une certaine colère et des mots déplacés. Le contremaître lui ordonne de se lever et l'invective : « Que votre âme aille au diable », lui dit-il. Le marin choisit alors de lui répondre de manière ironique et lui demande : « Mais enfin, pour quelle raison, votre grâce, envoyez-vous mon âme au diable ? » Inutile de préciser que ces paroles déclenchent une altercation violente dont l'issue sera dramatique. Le marin s'enfuit poursuivi par le contremaître furieux qui, tout d'abord, le frappe avec des cordages puis, hors de lui, lui enfonce un couteau dans le dos. Ainsi la violence naît-elle également des tensions que provoquent les rapports hiérarchiques, certains utilisant des paroles blessantes ou ironiques en guise de riposte, d'autres la force et la violence.

Le jeu est également à l'origine de bien des conflits. Les ordonnances pourtant ne cessent de réitérer les interdictions, mais rien n'y fait, les jeux de cartes et de dés sont très prisés. Sur les galions, marins, soldats mais encore officiers et passagers s'y adonnent avec passion. Le jeu est en effet un exutoire, il permet de se mesurer à un adversaire de façon virtuelle, de le défier et de le combattre sans armes⁴². Souvent cependant, la perte d'argent – car on mise en dépit des interdictions – trouble plus que de raison les hommes. Le jeu, un affrontement virtuel, provoque alors des réactions agressives et des propos injurieux. Les paroles des joueurs, souvent puisées dans des registres interdits, leur permettent d'exprimer leur profond mécontentement et d'assouvir leur fureur. Pedro Durán l'illustre bien. Excédé d'avoir perdu, il jette à la mer les cartes de ses compagnons. Ces derniers le réprimandent alors, mais qu'importe, le capitaine Pedro Durán est sous l'emprise de la colère et il rétorque à ses compagnons de jeu qu'ils feraient bien d'aller voir Dieu⁴³, entendez le diable⁴⁴. Irrespect et impertinence caractérisent ce blasphème

40 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 604C, « Auto criminal en el puerto de Cádiz ante el general de flota don Antonio de Oquendo, año de 1635 ».

41 Voir la traduction que nous proposons de ce procès dans *Être marin en Europe occidentale*, op. cit., p. 61-62.

42 Robert Muchembled, *Culture populaire*, op. cit., p. 126.

43 « *Váyanse con Dios.* »

44 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 63B, n° 5, ramo 2, « Auto criminal contra el Capitan Pedro Durán sobre y en razon de lo en la cabeza de processo contenido. Juez el Señor Capitan General,

qui traduit simplement un état d'énervement. Dans l'Espagne chrétienne du XVII^e siècle, les références blasphématoires ne signalent pas systématiquement des déviances morales, au contraire, elles indiquent davantage une autre sensibilité face à la religion. Comme l'explique Solange Alberro, elles jaillissent de la colère et révèlent en négatif des convictions religieuses⁴⁵. Ces délits mineurs langagiers restent finalement très fréquents et largement associés au jeu. Dans son dictionnaire de la langue espagnole, Sebastián de Covarrubias le fait d'ailleurs remarquer, et, à l'article consacré au mot *dés* (*dados*), il souligne que personne ne devrait y jouer, car, écrit-il, si les soldats et les jeunes gens en sont coutumiers, ils y perdent leur temps, leur fortune, leur honneur et leur vie⁴⁶. Juan Escalante de Mendoza dans son *Itinéraire de navigation*, conscient lui aussi du problème, recommande aux marins de préférer des livres de doctrine au jeu⁴⁷... Pieuse recommandation ! Il espère que les hommes d'équipage tireront profit de leur lecture au lieu de perdre leur argent, de proférer des jurons ou de provoquer des disputes. Peine perdue, sur les coffres, les hommes d'équipage inlassablement s'amuse et se distraient. Le porte-drapeau Damián de Castro joue ainsi, tranquillement assis, sur le coffre du marin Francisco Romero, ce qui n'est pas pour plaire à ce dernier⁴⁸. Romero lui demande de se lever, mais celui-ci, absorbé par le jeu, non seulement ne le laisse pas prendre ses affaires, mais l'insulte et le traite de vaurien (*pícaro*). Lorsque les hommes vivent « en regard », comme dans les vaisseaux espagnols, le pouvoir de la parole devient tout-puissant et les insultes offensent les plus humbles. Aussi Francisco Romero ne songe-t-il pas un instant à accepter les propos injurieux que l'on vient de lui adresser. Blessé et souhaitant réparer l'affront, il dépose une plainte auprès du général contre le porte-drapeau Damián de Castro « qui lui a très mal parlé ». L'honneur est un bien du peuple, il n'est pas l'apanage des grands⁴⁹, et le marin refuse qu'un supérieur lui parle de façon humiliante.

Le jeu mais également l'alcool favorisent des altercations et des propos blasphématoires très imagés. Pour ces hommes dont les conditions de vie sont difficiles, proférer des paroles impies sous l'emprise du vin leur permet

galeón *Nuestra Señora del Rosario*, año de 1598 ».

45 Solange Alberro, *Inquisition et Société au Mexique (1571-1700)*, Mexico, CEMCA, 1988, p. 90.

46 Sebastián Covarrubias, *Tesoro de la lengua Castellana o Española*, Madrid, Luis Sánchez Impresor, 1611, f^o 296.

47 Carlos Alberto González Sánchez, « Misión náutica. De libros, discursos y prácticas culturales en la Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII », *Cuadernos de Historia Moderna*, no « Anejo XIII: La memoria del mundo: clero, erudición y cultura escrita en el mundo ibérico (siglos XVI-XVIII) », 2014, p. 73.

48 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 91 : « Auto criminal a bordo ante el general don Gabriel de Chaves, flota de Nueva España, año de 1624 ».

49 Arlette Farge, « Familles. L'honneur et le secret », dans Philippe Ariès & Georges Duby (dir.), *Histoire de la vie privée. De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Éditions du Seuil, 1986, t. III, p. 589.

d'exprimer leur rancœur. En 1601, le pilote Francisco de Garfíos⁵⁰, qui a bu, déclare qu'il « renie Dieu et Sa toute-puissance, car il ne fallait pas lui mentir : Dieu était une putain et sa mère une pute authentique⁵¹ ». Les paroles prononcées, alors qu'il est ivre, n'indiquent pas pour autant un refus catégorique de la religion catholique. Si elles remettent en cause les contours infranchissables du divin chrétien, elles dévoilent également l'importance de la religion. Ces propos blasphématoires, « une immixtion intolérable du profane le plus vil à l'intérieur de l'espace sacré⁵² », révèlent davantage un besoin de franchir les limites dressées entre sacré et profane. En remettant en cause les symboles religieux par ces paroles choquantes, le pilote blasphémateur s'accorde une individualité remarquable. Il affirme ainsi son identité en transgressant les normes sociales et religieuses, ce qui lui vaut cependant d'être condamné par l'Inquisition à abjurer *de levi*. Juan López de Ybarra, un marin de la flotte de la Nouvelle-Espagne, incarne également ce schéma protestataire. Il profère des blasphèmes de façon provocatrice et, lorsqu'il entend dire qu'un matelot est originaire de Santa María⁵³, il gesticule et prononce ces paroles douteuses en expliquant que « ses parties honteuses sont aussi de Santa María » en les prenant dans ses mains et en les appelant par leurs noms vulgaires⁵⁴. Par son comportement burlesque et irrévérencieux, le marin revendique en fin de compte un droit à la différence et exprime un besoin de franchir les limites que la morale religieuse et l'ordre instauré en mer contraignent.

De fait, les insultes qui font référence au corps, au sexe notamment, sont nombreuses⁵⁵. À nouveau, la transgression assouvit le besoin de franchir des limites tout en provoquant une libération provocatrice. Dans une société corsetée par les mœurs rigides qu'impose l'Église, transgresser ces interdits permet d'exprimer une haine souvent contenue. L'interdit est dépassé, les insultes constituent alors un exutoire, ce qui parfois permet d'en rester là. La confrontation ne donne pas systématiquement lieu à une rixe, l'échange de propos injurieux permettant aux hommes de s'affronter sans utiliser les armes. C'est une façon de canaliser la tension, du moins dans un premier

50 AHN, Inquisición, libro 1064. Tribunal de México – Relaciones de Causas de fe : « Por blasfemos, contra Francisco de Garfíos Abrego, piloto, año de 1601 », f° 229.

51 *Ibid.*, « Reniego de Dios y de todo su poder y que no le mentassen a Dios porque era un puto y su madre una puta probada ».

52 Nous repreneons cette formulation d'Alain Cabantous extraite de son ouvrage, *Histoire du blasphème en Occident (xvi^e-xix^e siècle)*, *op. cit.*, p. 11.

53 AHN, Inquisición, libro 1066. Tribunal de México – Relaciones de Causas de fe : « Relación de causas despachadas en la Inquisición de México. Año de 1585 ».

54 *Ibid.*

55 Philippe Haudrière rappelle que sur les navires français qui traversent l'océan Indien, la société masculine a recours à des actes d'insubordination qui ont également, et fréquemment, une connotation sexuelle. Voir son ouvrage, *Les Compagnies des Indes orientales. Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858)*, Paris, Desjonquères, 2006, p. 145.

temps, d'échanger des propos peu plaisants au lieu d'en venir aux mains. À terre comme en mer, les mêmes comportements, afin de laisser éclater la colère ou de transgresser les limites, sont donc adoptés.

Parfois l'agressivité s'exprime d'une autre manière, si d'ordinaire elle se manifeste lors d'un affrontement verbal ou physique entre deux individus, elle peut parfois toucher des symboles religieux. C'est ce qu'il va se produire à la fin du XVI^e siècle lors d'une navigation sur l'océan Pacifique. Le père Juan Cobo accompagné de Luis Gandullo, tous deux augustins, vont devoir faire face à une situation déconcertante : une Vierge et un Christ poignardés lors d'une traversée très éprouvante⁵⁶. Le cadre est le suivant, les eaux du Pacifique sont déchaînées, les vagues assaillent le navire, le vent fait hurler les gréements, l'équipage est terrorisé. Le pilote, désespéré et à grand renfort de cris, supplie alors les augustins d'immerger des reliques pour calmer la fureur de l'océan et du ciel... Ils s'exécutent, prient, immergent les ossements sacrés et attendent. Dans leur récit, le ciel d'une noirceur effroyable finit par s'éclaircir et les éléments par s'apaiser. Le navire continue sa route en direction des Philippines, les hommes cependant sont exténués et pour se détendre certains jouent. Les augustins en sont quelque peu inquiétés : le jeu est la source de tous les vices pensent-ils, et de fait, une anecdote va le confirmer. Sur leur vaisseau, un marin, qui vient de perdre le peu qu'il possédait, entre dans une terrible colère. À l'abri des regards, il ouvre son coffre et pour décharger son agressivité, il en retire un rosaire duquel une petite figurine pend. Elle représente d'un côté la Vierge à l'Enfant, de l'autre le visage du Christ. Il va commettre, aux yeux de l'Église et des hommes de son époque, un acte sacrilège. Les augustins qui l'ont écouté en confession relatent la scène : « Et comme si Mère et Fils étaient coupables de sa folie, il enfonça dans la figurine un couteau de boucher qui transperça la poitrine de la Vierge et en ressortit par le visage du Christ⁵⁷. » Ce type de comportement reste extrêmement rare dans la documentation consultée, il témoigne cependant d'une autre forme de violence. Elle s'exerce à l'encontre des symboles religieux... car si des reliques peuvent apaiser les éléments, pour quelle raison la Vierge et son Fils ne pourraient-ils aider ce matelot à gagner, du moins, lui venir en aide afin de ne pas tout perdre ?

Les religieux, témoins de cette agressivité verbale ou physique, ne manquent pas de juger les marins avec un certain mépris. Les augustins du récit précédent

56 Fray Diego Aduarte, *Historia de la Santa Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China* [première édition et impression à Manille, 1640], Zaragoza, Domingo Gascon Infanzon, 1693, f° 83-87.

57 « Como si Madre, y Hijo, tuvieran la culpa de su locura; la dió [a la imagen] una puñalada con un cuchillo carnicero, que passando a la Virgen por los pechos atravesó el rostro del Señor. » (*Ibid.*, f° 86.)

sont par exemple déconcertés et désemparés face au comportement des hommes. Les matelots, apeurés lors de la tempête, ne devraient-ils pas craindre tout autant la colère de Dieu au lieu d'adopter des mœurs licencieuses et de jouer à tout va⁵⁸? Le carme Antonio Vázquez de Espinosa est plus dur encore. Son jugement est tranché et sans appel. Il décrit les marins comme des hommes enclins aux blasphèmes, toujours prêts à jurer, pleins de rancœurs et de mauvaises intentions. Ce sont selon lui des pécheurs invétérés⁵⁹. Les jésuites sont bien souvent du même avis, cependant ils utilisent les mauvais penchants qu'ils décèlent chez les gens de mer pour mettre en œuvre leur projet missionnaire. Ils tentent en effet de réformer les mœurs sur les navires du roi et entament lors des traversées des processus de conversion. Ils éradiquent, du moins s'en vantent-ils dans leurs récits, les paroles injurieuses et les blasphèmes. Ils édifient équipage, officiers et passagers, et proposent des sermons poignants sur le pont des embarcations⁶⁰. Ils lisent encore à haute voix la vie des saints et sèment dans les esprits des matelots de pieuses pensées, ces derniers dédaignant – écrivent les jésuites – les ouvrages profanes au profit de catéchismes ou autres récits hagiographiques... En 1612, passagers marchands et marins, aux dires d'un missionnaire qui écrit une lettre annuelle, ressemblent davantage à de pieux religieux puisqu'ils se mettent à lire dans tous les recoins du navire des vies de saints que les jésuites leur prêtent⁶¹!

JOIES PIEUSES

Les intentions des missionnaires sont claires, ils souhaitent sur les océans convertir les hommes. Comme dans les villages les plus reculés, ils tentent de réformer les mœurs, d'instruire les « rustres », d'apaiser les conflits et donc de les éloigner du diable. En effet, lorsque la violence éclate, ils l'attribuent au démon qui, s'emparant des hommes, les pousse à se battre⁶². Ainsi lors d'une traversée

58 *Ibid.*

59 Antonio Vázquez de Espinosa, *Tratado del viaje y navegación, op. cit.*, p. 334.

60 Delphine Tempère, « Cette étape passée sous silence : la mission jésuite en mer au XVII^e siècle », dans Nicolas Balutet, Paloma Otaola & Delphine Tempère (dir.), *Contrabandista entre fronteras. Mélanges offerts au professeur Hugues Didier*, Paris, Publibook, 2010, p. 165-182 ; *id.*, « Conversion, évangélisation et miracles sur les océans. La vie religieuse en mer au XVII^e siècle à travers l'œuvre des missionnaires jésuites », dans Pierre Ragon (dir.), *Nouveaux Chrétiens. Nouvelles chrétientés*, Nanterre, Presses universitaires de Nanterre, 2014, p. 313-328.

61 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1. *Litterae annuae*, 1605-1652, « Relacion escripta por los padres que vinieron de España de su navegacion y sucessos. 1611-1612 », f^o 101.

62 Sur le diable et les espaces océaniques, voir Alain Cabantous, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1990, p. 33-34 et Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996, p. 66.

de l'océan Pacifique, les jésuites constatent que les marins laissent éclater leur colère et en viennent aux mains car le démon s'est immiscé en eux⁶³. Si le diable s'empare des plus faibles et les conduit à agir de façon violente, les jésuites en contrepoint peuvent alors tenter d'apaiser les hommes... À bord du galion de Manille, en 1643, le jésuite Bobadilla œuvre auprès des gens de mer. Sa traversée, semblable à une mission menée à terre, paraît idyllique⁶⁴. Les hommes sont édifiés et aucune violence ne fait irruption à bord du navire en dépit des nombreux marins, soldats et passagers de toutes nationalités embarqués⁶⁵. De plus, les jeux de hasard, à en croire le missionnaire, disparaissent, pas un seul blasphème ni juron n'est prononcé... Ce récit, destiné à être lu en Europe, offre sans nul doute une vision idéale du voyage où les tentations du diable ont toutes disparu grâce aux actions des jésuites. Les missionnaires se dépeignent certes de façon idéale, sous les traits de médiateurs qui résolvent les conflits et apaisent les craintes, mais à n'en point douter, leur présence sur les navires rassérène, et d'autant plus lorsqu'ils célèbrent des fêtes sur les galions⁶⁶.

Il est surprenant de lire dans les récits de voyage qu'ils ont rédigés la description de ces moments d'union festive et religieuse qu'ils organisent sur les océans. Ils vont permettre aux hommes, loin de leur paroisse et de leur église, de vivre des moments d'allégresse qui – comme au village ou à la ville – permettent d'atténuer les tensions et de canaliser les rancœurs. Tout est mis en œuvre pour recréer sur les galions les conditions propices à de tels événements. Des lumières, des tissus, des tableaux viennent orner un autel dressé sur le pont des navires, des instruments de musique sont sortis des coffres, des processions s'ébranlent sur le pont des galions et des pièces de théâtre sont même représentées. Thomas Gage est par exemple témoin de la célébration sur l'océan Atlantique de la fête de saint Ignace. Il explique que pour l'occasion un portrait du saint est accroché et que la musique, jouée en son honneur, provoque un effet merveilleux⁶⁷. Gage est sensible à la rivalité qui existe entre les ordres espagnols et il remarque naturellement que les dominicains embarqués sur le même galion fêtent quelques jours plus tard, avec plus d'éclat encore, leur saint fondateur. Ils

63 RAH, Colección Cortés, leg. 9-2677, « Navegación de las Philipinas a las islas Marianas, Manila, 29 de junio de 1684 », f° 3.

64 Sur ce récit qui relate le voyage de Bobadilla, voir notre article : « L'épreuve du voyage en mer pour les missionnaires jésuites : souffrances et émotions de passage », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 121, n° 3, Didier Boisson (dir.), « Heurs et malheurs des voyages. XVI^e-XVII^e siècle », 2014, p. 177-197.

65 ARSI, Philipp., 11, « Relacion de viaje del padre Bobadilla, México-Filipinas, Filipinas, Manila, 6 de agosto de 1643 », f° 235-239.

66 Sur les navires français des Indes orientales, des cérémonies religieuses sont également organisées. Voir Philippe Haudrère, *Les Compagnies des Indes orientales*, op. cit., p. 123.

67 Thomas Gage, *Nueva relacion que contiene los viages de Thomas Gage de la Nueva España* [première édition en anglais, 1651], Paris, Libreria de Rosa, 1838, p. 39-40.

rivalisent avec les jésuites et agrémentent la célébration religieuse de lumières qui scintillent, de musique, d'ornements variés et de mets que les jésuites sont même conviés à déguster⁶⁸ ! Après le repas, une œuvre théâtrale est par ailleurs représentée, il s'agit d'une *comedia* de Lope de Vega – jouée sur le pont du navire par des soldats, des passagers et des religieux – qui émerveille les spectateurs dont Gage fait partie. Il écrit : « La représentation fut brillante, les décors très réussis en dépit de la scène réduite qu'offrait le navire, il n'aurait pas été possible de faire mieux dans le meilleur théâtre de la cour de Madrid⁶⁹. » Le théâtre occupe en effet une place de choix dans les festivités religieuses espagnoles⁷⁰. Lorsque des jésuites naviguent le long des côtes du Pérou en 1628 afin d'atteindre le port de Callao, une représentation théâtrale a ainsi lieu. Le père Buisa, soucieux, cependant, de la bienséance nécessaire, fait en sorte que la pièce ne comporte aucune action indécente : le sujet est de toute façon grave et tragique, la vie de saint François Xavier à qui soldats et passagers veulent rendre hommage⁷¹. Des saynètes (*entremeses*) sont également jouées sur le navire du vice-roi qui se rend à Carthagène-des-Indes en 1640. Ces petites pièces théâtrales sont représentées à l'occasion de la célébration du Corpus Christi, fête qui sera encore agrémentée de musique et d'un concours de poésie, ce qui, selon le récit de Cristóbal Gutiérrez de Medina, fait de la journée un moment à la fois joyeux et pieux⁷². Les fêtes organisées permettent en effet aux hommes de s'unir lors de ces moments de détente marqués du sceau de la religion. Comme à terre, les hommes utilisent donc le théâtre qui est un divertissement très prisé aussi bien des élites que du peuple. Marie-Isabelle Rodríguez-Delafond fait d'ailleurs un parallèle entre la représentation théâtrale et les sermons à l'époque moderne. Elle rappelle : à l'église comme au théâtre, les Espagnols assistent avec délectation aux deux spectacles⁷³. Les religieux en mer utilisent donc les mêmes ressorts émotionnels que procurent le théâtre et les sermons car ils espèrent attendrir et convertir les humbles matelots⁷⁴, en assumant aisément, comme le rappelle Alain Cabantous, cette cohabitation entre profane et

68 *Ibid.*, p. 40.

69 *Ibid.*

70 Marcelin Defourneaux, *La Vie quotidienne en Espagne au Siècle d'or*, Paris, Hachette, 1964, p. 148.

71 ARSI, Peru Historia, 20, « *Itinerario del padre Alonso de Buisa, año de 1628* », f° 19.

72 Cristóbal Gutiérrez de Medina, *Viaje del Virrey marqués de Villena*, éd. don Manuel Romero de Terreros, México, UNAM, 1947, p. 27-28.

73 Marie-Isabelle Rodríguez-Delafond, « Prédication selon les premiers jésuites. Le pouvoir de la parole *ad majorem dei gloriam* », dans Annie Molinié, Alexandra Merle & Guillaume Araceli (dir.), *Les Jésuites en Espagne et en Amérique. Jeux et enjeux du pouvoir (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, PUPS, coll. « Iberica », 2007, p. 258.

74 Carmen Bernand, « Le chamanisme bien tempéré. Les Jésuites et l'évangélisation de Nouvelle-Grenade », *Mélanges de l'École française de Rome*, vol. 101, n° 2, 1989, p. 806.

sacré⁷⁵. Comme à terre, les hommes se réjouissent et s’amusent donc lors de la célébration de ces fêtes religieuses⁷⁶.

L’une des manifestations les plus surprenantes de ces festivités religieuses organisées en mer reste cependant la tauromachie, du moins la représentation de simulacres de corridas. Lors de la fête de la Saint-Jean, le dominicain Fernández Navarrete navigue sur l’océan Atlantique et relate cet étrange événement. La journée se déroule de façon dévote – célébration d’une messe, sermons – mais également divertissante. Il reconnaît en effet avoir beaucoup ri lorsqu’un jeune mulâtre « bien fait et habillé pour l’occasion » s’est élancé sur son cheval fictif « deux mousses attachés par les épaules » contre un taureau « qui n’était pourvu que de deux pattes ». C’est un moment d’allégresse, le dominicain dans son récit se réjouit d’ailleurs d’avoir éprouvé et partagé cette profonde joie avec les membres d’équipage⁷⁷. Seul l’aspect cocasse de la situation divertit ainsi les marins et les passagers, et la tauromachie, qui est souvent associée aux fêtes religieuses en Espagne⁷⁸, apparaît donc sous des aspects burlesques en mer. Alors qu’il s’agit à terre d’un moment solennel où l’homme affronte l’animal, sur les galions, c’est le ridicule et la joie qui l’emportent⁷⁹. Pour la fête de la Croix en 1640, des hommes se griment encore et parodient un combat tauromachique, ce qui, selon l’auteur du récit, provoque la plus grande joie chez les marins et officiers du navire⁸⁰. Ce détournement de la course de taureaux offre à n’en point douter un divertissement de choix à l’équipage qui se laisse aller au rire et au défolement. Sur les galions, face aux conditions de vie particulières – la promiscuité, l’enfermement, les périls menaçant à tout moment –, les fêtes permettent d’oublier un temps les multiples sources de tension et d’angoisse.

Ces réjouissances sont toujours organisées dans le cadre de fêtes religieuses, nous l’avons vu, la Saint-Ignace ou le Corpus Christi par exemple, mais en plus de leurs fonctions d’exutoire social, elles s’inscrivent naturellement dans un

75 Alain Cabantous, *Entre fêtes et clochers. Profane et sacré dans l’Europe moderne (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 2002, p. 38.

76 Marcelin Defourneaux, *La Vie quotidienne en Espagne, op. cit.*, p. 147-156 ; Bartolomé Bennassar, *L’Homme espagnol. Attitudes et mentalités du XVII^e-XIX^e siècle* [1975], Paris, Hachette, 1992, p. 125.

77 Domingo Fernández Navarrete, *Tratados historicos, politicos, ethicos y religiosos de la Monarquia de China*, Madrid, Imprenta Real/Juan García Infançon, 1676, f^o 293.

78 Bartolomé Bennassar, *L’Homme espagnol, op. cit.*, p. 126.

79 À bord des vaisseaux portugais, des représentations théâtrales et des simulacres de corridas ont également lieu. On lit dans le récit de voyage de Manuel Godinho Cardoso : « Et pour que ne manquent pas les réjouissances toujours associées à cette fête [la Fête-Dieu], les responsables avaient organisé, non sans ingéniosité, un simulacre de course de taureaux », *Le Naufrage du Santiago sur les « Bancs de la Juive » (Bassas da India. 1585)*, trad. Philippe Billé & Xavier Castro, Paris, Chandeigne, 2006, p. 46.

80 Cristóbal Gutiérrez de Medina, *Viaje del Virrey marqués de Villena, op. cit.*, p. 28.

contexte de contre-Réforme. Si elles permettent aux hommes de s'unir et de se réjouir, elles ont pour principales fonctions d'exalter les dogmes catholiques. Un prolongement évident se produit alors sur les océans tandis que les Espagnols relient l'Europe à l'Amérique et l'Asie. Sur terre ou en mer, là où ils se trouvent, et même pendant leurs déplacements, ils créent des liens religieux et instaurent des pratiques entre les différentes parties du monde. La célébration de la Semaine sainte en 1612, à bord des navires qui se rendent à Carthagène-des-Indes, est à ce titre emblématique⁸¹. Les jésuites qui l'organisent rivalisent d'ingéniosité afin de reproduire, avec le faste qu'il impose, un tel événement en mer. Gonzalo de Lyra décrit par le menu détail, dans une lettre annuelle adressée à Rome, le déroulement de cette semaine de festivités. À la lecture du document, il est surprenant de constater à quel point l'organisation de la Semaine sainte – le déroulement des offices et des processions ainsi que les effets recherchés – s'apparente à celle connue en Espagne au XVII^e siècle⁸². Le jésuite expose tout d'abord la façon dont la procession du dimanche des Rameaux se déroule : des branches de palme, bénies avant l'embarquement, sont portées par des hommes munis également de cierges allumés comme il est d'usage en Espagne. Il décrit ensuite le mardi de la Semaine sainte, lorsqu'un père revêt son habit sacerdotal et chante la Passion face aux marins, officiers et passagers du navire. Enfin, il relate le décorum dans lequel cette fête qui se déroule sur plusieurs jours a lieu. Un autel est dressé à la poupe du navire, juste au-dessus des « appartements » du capitaine. Orné de tissu en soie rouge avec des franges en or, agrémenté de rameaux bénis, rehaussé de bijoux en or et en argent, illuminé de cierges, l'autel est superbe. En son centre un coffre contenant des reliques du *Lignum Crucis* est déposé, plusieurs peintures religieuses sont également disposées autour. L'auteur du récit, soucieux, sans doute, de donner un peu plus de crédit à cette description presque irréelle, souligne qu'un tel faste en mer semble un don de la providence divine⁸³ – même s'il précise que des passagers de haut rang ont en fait sorti de leurs malles des tableaux ou encore de riches étoffes⁸⁴. Le Vendredi saint s'ensuit et, comme en Espagne⁸⁵, la procession se déroule de nuit. Les hommes chantent en chœur et prient sur leur vaisseau alors que des cierges ont été allumés et que le navire brille

81 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1, *Litterae annuae*, 1605-1652, *Relacion escripta*, *op. cit.*, f° 102.

82 Voir à propos de cette procession, notre article à paraître, « Circulation des stratégies de conversion et d'évangélisation des missionnaires jésuites sur les océans au XVII^e siècle », dans Jean-Claude Muller & Karl-Heinz Arenz (dir.), *Mission, acculturation et histoire globale. À propos de la production de la mondialité depuis 1500*, Luxembourg, Les Amis de l'Histoire, MMXII.

83 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1, *Litterae annuae*, 1605-1652, *Relacion escripta*, *op. cit.*, f° 102.

84 *Ibid.*

85 Alain Cabantous, *Histoire de la nuit (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 2009, p. 197.

de mille et une lumières. On sait grâce aux travaux d'Alain Cabantous que la nuit, considérée comme le temps de l'incontrôle et des pratiques délictueuses⁸⁶, fait l'objet à l'époque moderne d'une sacralisation. L'Église entreprend en effet d'encadrer les pratiques religieuses nocturnes et ce processus passe, entre autres, par la captation symbolique de la lumière. Les ressorts émotionnels consistent en fait à utiliser le clair-obscur lors de célébrations religieuses afin de renforcer leur impact. Sont alors savamment mises en scène l'obscurité – rappelant le péché – et la lumière, qui doit mener le fidèle à la conversion⁸⁷. Il est finalement exceptionnel de constater que ces nouvelles pratiques, mises en œuvre à terre, se reproduisent également sur les navires du roi. Les effets escomptés sont les mêmes, en mer cependant ils sont davantage spectaculaires. Au milieu des flots, lorsque l'obscurité du ciel et de la mer enveloppe le navire et les hommes, les lumières rarement autorisées doivent de nuit produire un effet étonnant. En 1612, sur le navire l'*Almiranta*, on apprend qu'une centaine de cierges a ainsi été allumée pour la procession nocturne. Quel sentiment d'étrangeté doit s'emparer des hommes, sur les mers, éloignés de tous mais unis lors de cette célébration religieuse baroque. Dans le récit, on lit que marins et soldats pour cette procession solennelle décident par ailleurs de se couvrir le visage d'un tissu noir et de faire acte de pénitence en portant de lourdes chaînes ou encore des croix en bois fabriquées pour l'occasion⁸⁸. La procession pénitentielle se déplace lentement de la poupe à la proue du vaisseau puis revient sur ses pas. À l'image du cortège processionnaire en Espagne – où les autorités défilent dans un ordre respectant la hiérarchie sociale et religieuse⁸⁹ –, la procession rassemble dans un premier temps l'équipage en pénitents, puis les militaires, les passagers et les officiers de haut rang et enfin, à la tête du cortège, l'évêque qui voyage sur le vaisseau et qui célèbre l'office. La procession est à la fois communautaire et hiérarchique, elle reproduit d'une part les structures de la société et elle renforce d'autre part, comme le rappelle Jean Delumeau, le sentiment de réconfort et de communion entre les hommes⁹⁰. La nuit, propice à ce jeu de lumière, qui donne tout son éclat à la procession, permet sans aucun doute d'exacerber les sentiments de piété. La procession en mer apparaît ici dans toute sa splendeur baroque où lumières, mais également musique et prières émeuvent les fidèles.

86 *Ibid.*, p. 141.

87 *Ibid.*, p. 226.

88 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1, *Litterae annuae*, 1605-1652, *Relacion escripta*, *op. cit.*, n° 104.

89 Marcelin Defourneaux, *La Vie quotidienne en Espagne*, *op. cit.*, p. 133.

90 Jean Delumeau, *Rassurer et protéger. Le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris, Fayard, 1989, p. 117.

En 1620, Gerónimo Pallas relate la fête de la Croix sur son navire qui vogue en direction de la Nouvelle-Espagne. Les mêmes procédés sont mis en place : un autel est tout d'abord richement décoré et dressé ; aux représentations religieuses (tableaux, estampes, gravures) qui y sont déposées, s'ajoutent des poèmes religieux dont les vers sont mis en peinture (*jeroglíficos*), et exposés⁹¹. Des lumières, par ailleurs en grand nombre sur les mâts, les gréements et les hunes, illuminent les galions. Lorsque la nuit tombe, la flotte semble alors s'embraser selon le jésuite qui décrit cette célébration de la fête de la Croix. Il a le sentiment, dit-il, de voir s'élever sur les ondes que forment les vagues de l'océan deux montagnes de feu : les navires l'*Almiranta* et la *Capitana* ont en effet pour l'occasion allumé cierges, bougies, fanaux... Ces artifices baroques de séduction et d'émerveillement des publics se mettent en place d'une façon admirable sur les océans quoique le danger menace, le risque d'incendie est très important d'autant plus lorsque des fusées sont allumées et jetées ! Pallas estime d'ailleurs que la divine providence les a épargnés, car au milieu des vagues de l'océan, sur leur embarcation faite de bois, recouverte de goudron et calfeutrée d'étoupe, tous les ingrédients sont réunis pour qu'un incendie se produise⁹²...

Lors de ces fêtes religieuses que la lumière vient sublimer, et après l'émotion et le recueillement, l'allégresse s'empare des hommes. En 1691, le père Antonio Sepp célèbre le jeudi gras en compagnie des membres de son navire ; des jambons conservés jusqu'alors sont dégustés, de la musique accompagne de plus le banquet au son d'un théorbe et de chants religieux⁹³. La fête de l'Annonciation est également célébrée sur son embarcation, et l'après-midi, les marins organisent une sorte de bal sur le pont du navire au son d'un tambour et d'une flûte⁹⁴. Les rituels festifs accompagnés de musique et de danse se reproduisent en mer, ainsi l'ambivalence entre célébrations religieuses et profanes⁹⁵ connaît un prolongement sur les embarcations espagnoles. Comme en Espagne, l'association de fêtes sacrées et de danseurs perdure. La même force anime donc les hommes pour laisser libre cours à leurs émotions et célébrer une religion qui leur apporte un sentiment d'appartenance communautaire sur ces mers lointaines.

91 Gerónimo Pallas, *Misión a las Indias* [1620], t. II, p. 96, manuscrit conservé aux ARSI mais transcrit et mis en ligne sur www.archivodelafrontera.com, consulté le 19 avril 2018.

92 À terre, lors des processions, comme le souligne Alain Cabantous, « la fête processionnaire entretient le lien et la confusion entre profane et sacré ». Il rappelle ainsi que des jeux, des feux d'artifice, des courses et des danses agrémentent la fête religieuse et lui accordent donc en plus une dimension festive. Voir son ouvrage, *Entre fêtes et clochers*, *op. cit.*, p. 39.

93 Werner Hoffman, *Relación de viaje a las misiones jesuíticas*, *op. cit.*, p. 136.

94 *Ibid.*, p. 148.

95 Bartolomé Bennassar, *L'Homme espagnol*, *op. cit.*, p. 130. Des célébrations religieuses, comme le Corpus Christi ou les transferts de reliques, sont ainsi prétexte à la danse en Espagne.

À bord des galions espagnols du XVII^e siècle, des fêtes sont célébrées et la joie retentit. L'équipage, le temps de ces instants privilégiés, est alors uni et se divertit. Pourtant, nous l'avons vu, des tensions éclatent également, des insultes sont proférées et des meurtres se produisent. Faut-il pour autant y voir un trait caractéristique des conditions de vie particulières auxquelles doivent faire face, marins, officiers et passagers ? Il est certain que la présence du danger, l'enfermement et la promiscuité augmentent de manière évidente la possibilité d'un affrontement verbal ou physique. Les hommes vivent certes une expérience particulière, mais il semble important de souligner qu'ils reproduisent sur les océans des rituels, des pratiques, des façons de se comporter qui sont propres à leur époque. La vie dans l'Espagne du XVII^e siècle n'est pas plus douce à terre qu'en mer⁹⁶. Sur un galion, les différentes classes sociales sont réunies le temps d'une traversée et les conflits qui d'ordinaire ont lieu dans la taverne, dans les rues de la ville ou dans les campagnes, se déroulent sur le pont du navire. Le galion est un véritable microcosme où tout s'exacerbe. Les tensions hiérarchiques, les heurts verbaux, les blasphèmes prononcés – que nous avons pu répertorier dans les différents procès consultés – témoignent finalement d'une réalité propre à l'Espagne ou à l'Amérique de cette époque. Les tensions et rancœurs demandent à s'exprimer et quand le jeu ne suffit plus comme exutoire, c'est la raison du plus fort qui l'emporte. La violence est une des caractéristiques de l'époque moderne ; un honneur sali, une parole injurieuse prononcée et la possibilité d'un meurtre se profile. Comme à terre, nous l'avons également vu, la justice est rendue. Le général instruit des procès, condamne, il représente l'autorité royale sur les océans Atlantique et Pacifique. Et c'est là l'une des particularités de la vie en mer à bord des galions espagnols. Dans la mesure où des convois maritimes et militaires sont organisés afin de défendre les vaisseaux marchands, sur les navires du roi, les structures sociales, juridiques et coercitives se reproduisent et s'adaptent au contexte maritime. De même, la présence de l'Église se maintient sur les flots. Lors de ces traversées océaniques, des missionnaires voyagent et emploient leur temps à convertir les hommes et les espaces en christianisant les âmes et la mer⁹⁷. Ils revêtent les embarcations d'une dimension sacrée et lors des célébrations religieuses, ils s'emploient à rassembler marins, officiers et passagers afin de les unir et de communier loin de leur église et de leur famille. Ils recréent ainsi en mer les structures communautaires, festives et religieuses qui offrent aux hommes, piété, joie et défoulement, tout en instaurant une régulation de la vie sociale en mer. Finalement, la vie sur les galions du roi, au XVII^e siècle, apparaît

96 Bartolomé Bennassar le rappelle : « Pendant des siècles, l'Espagne fut un pays où la violence se déchaîna », *ibid.*, p. 182.

97 Sur la transformation de la perception des contrées hostiles, et notamment la mer, voir Alain Cabantous, *Entre fêtes et clochers*, *op. cit.*, p. 163-182.

comme un prolongement des structures sociales et religieuses espagnoles de l'époque. Les sources consultées conditionnent naturellement nos conclusions, mais il est évident que loin, sur les océans, les Espagnols tissent des liens entre les différentes parties du monde et recréent, même lors de leurs traversées, les structures sociales et les modèles de comportements de l'époque qu'ils transposeront ensuite en Amérique et en Asie.

LES GALÈRES, LA GUERRE NAVALE ET LE PROBLÈME DE L'EAU POTABLE EN MÉDITERRANÉE AU MOYEN ÂGE

Charles D. Stanton

Docteur en histoire de l'université de Cambridge, Chercheur indépendant

La guerre maritime en Méditerranée médiévale a été essentiellement menée par des galères et, dans ce contexte, la stratégie dépendait des réserves d'eau potable. La galère de guerre de l'époque médiévale était l'outil militaire qui nécessitait le plus de main-d'œuvre et l'élément qui conditionnait son efficacité était l'eau potable. Elle était indispensable à un tel effort, souvent accompli durant les mois les plus chauds de l'année. Ainsi, l'eau douce jouait le rôle d'un carburant pour les flottes médiévales. Sans elle, il ne pouvait être question de mettre en œuvre la moindre tactique ni même de se servir des armes.

LE PROBLÈME DE LA CONSOMMATION D'EAU

Après la chute de l'Empire romain d'Occident, le navire de guerre standard était devenu le *dromōn* byzantin. Il a servi de modèle à la plupart des galères de guerre méditerranéennes jusqu'au XII^e siècle. Au début du VI^e siècle, ce navire a encore l'aspect d'un cataphracte monorème¹, il a évolué au X^e siècle en une birème dotée d'un pont d'une longueur d'environ 30,5 mètres, et d'une largeur d'un peu moins de 4 mètres. La propulsion était principalement fournie par un équipage, ou *ousia*, de 108 rameurs, répartis en deux rangées, l'une au-dessus de l'autre². Deux voiles latines fournissaient une puissance auxiliaire, mais, malheureusement, l'architecture du vaisseau ne permettait leur utilisation que

- 1 Il s'agit d'un navire propulsé par un rang de rameurs, doté d'un éperon et d'un pont capable de protéger l'équipage.
- 2 Leo VI, *The Taktika of Leo VI*, trad. George Dennis, Washington, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 2010, constitution XIX, parties 7-8, p. 504-507. Voir aussi John Pryor, « From *Dromōn* to Galea: Mediterranean Bireme Galleys AD 500-1300 », dans Robert Gardiner & John Morrison (dir.), *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since Pre-Classical Times*, London, Conway Maritime, 1995, p. 101-116 ; Charles D. Stanton, *Medieval Maritime Warfare*, Barnsley, Pen & Sword Maritime, 2015, p. 13-14 ; *id.*, *Norman Naval Operations*, Woodbridge, Boydell Press, 2011, p. 2, 3, 228-229.

dans des conditions assez rares. Le faible franc-bord – à moins d'un mètre du milieu du navire – impliquait qu'elles ne pourraient être déployées de façon utile que dans une mer peu formée et avec un léger vent arrière – moins de quatre sur l'échelle de Beaufort, c'est-à-dire avec un vent de 11 à 16 nœuds et des vagues de 0,8 à 1,6 mètre. S'il prenait la vague par le travers, il était submergé ; ainsi, virer de bord était presque impossible. De ce fait, la propulsion dépendait souvent entièrement de la force humaine, pendant de longues périodes, parfois jusqu'à huit heures par jour³.

90

Ramer est un travail épuisant dans des conditions optimales, mais pendant la haute saison navigable, les mois d'été, les températures dans la Méditerranée affichent régulièrement les 35 °C. Les essais en mer de l'*Olympia*, une reconstruction grecque de trirème, ont révélé que chaque rameur avait un besoin vital d'au moins un litre d'eau par heure simplement pour éviter la déshydratation. Ainsi, il fallait aux rameurs d'un *ousia* standard un minimum de 864 litres par jour. En estimant qu'environ trente-cinq officiers et marins affectés aux manœuvres constituaient le complément d'équipage, le minimum exigé pour que le navire reste opérationnel était donc d'environ une tonne métrique d'eau potable par galère et par jour. L'air répugnant, fétide, et la promiscuité qui régnait sous les ponts ont sûrement augmenté significativement les besoins hydriques⁴.

Le régime alimentaire quotidien augmentait sérieusement les besoins en eau douce. Les études modernes ont montré qu'une activité intense et prolongée telle que l'aviron exige une consommation calorique quotidienne de 4 000 à 5 000 kilocalories⁵. Marino Sanudo Torsello, un homme d'État vénitien du début du XIV^e siècle, qui a écrit un plan de récupération de la Terre sainte, appelé le *Liber Secretorum Fidelium Crucis*, a estimé que les rations quotidiennes à fournir pour chaque équipier étaient d'environ 4 000 calories, réparties ainsi : environ 715 grammes de biscuit de mer, 40 grammes de fromage, 50 grammes de porc salé et 100 grammes de haricots ou d'autres légumes secs⁶. Le biscuit

3 John Pryor & Elizabeth Jeffreys, *The Age of ΔΡΟΜΩΝ [Dromōn]: The Byzantine Navy ca 500-1204*, Leiden, Brill, 2006, p. 335-353.

4 Joan Coates & John Morrison, « The Sea Trials of the Reconstructed Athenian Trireme *Olympias* », *The Mariner's Mirror*, vol. 79, n° 2, 1993, p. 131-141 ; Joan Coates, John Morrison, N. Boris Rankov, *The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*, Cambridge, CUP, 2000, p. 238 ; John Pryor, « Byzantium and the Sea: Byzantine Fleets and the History of the Empire in the Age of the Macedonian Emperors, C. 900-1024 CE », dans John Hattendorf & Richard Unger (dir.), *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, Woodbridge, Boydell Press, 2003, p. 83-104, et notamment p. 88-89 ; John Pryor & Elizabeth Jeffreys, *The Age of ΔΡΟΜΩΝ*, *op. cit.*, p. 355-357.

5 John Dotson, « Economics and Logistics of Galley Warfare », dans Robert Gardiner et John Morrison (dir.), *The Age of the Galley*, *op. cit.*, p. 217-223, et notamment p. 221.

6 Marino Sanudo Torsello, *The Book of the Secrets of the Faithful of the Cross (Liber Secretorum Fidelium Crucis)*, trad. Peter Lock, Farnham, Ashgate, 2011, p. 108-111. Voir aussi John Dotson,

de mer, appelé *panis biscotti*, « le pain deux fois cuit au four », par les Vénitiens et décrit comme « dur, sec et désagréable », il constitue presque 70 % de la consommation calorique quotidienne⁷. On ne pouvait l'ingérer qu'avec de grandes quantités d'une boisson quelconque. Le reste de la portion calorique était fourni par du porc salé et des haricots mélangés avec de l'eau et préparés en ragoût. En d'autres termes, une telle alimentation exigeait presque deux litres de libation en plus par homme. La ration de vin quotidienne était d'environ un demi-litre, on peut donc en conclure que le reste devait être de l'eau. Ainsi, l'équipage de galère, épuisé par l'effort dans la chaleur de l'été, aurait eu besoin de beaucoup plus que ce minimum de 1 000 litres d'eau par jour pour tenir⁸. La question qui se pose alors est la suivante : comment de telles quantités d'eau pouvaient être entreposées dans un vaisseau long, étroit où s'entassaient les hommes ainsi que le matériel nécessaire ?

LE STOCKAGE DE L'EAU À BORD

Étant donné que l'accès aux sources d'eau en territoire ennemi était peu fiable par nature, la capacité de stockage à bord déterminait l'efficacité et l'endurance des flottes de galères médiévales. Le transport d'une quantité suffisante d'eau était un véritable défi en matière de logistique pour les commandants de galère. Tout d'abord, il y avait des restrictions de poids. L'historien John Pryor soutient qu'étant donné que les galères avaient un très faible franc-bord en leur milieu, elles n'auraient pu supporter plus d'un quart de leur poids en lourd en eau, au risque de submerger les sabords par lesquels passaient la rangée inférieure de rames et d'inonder le navire⁹. Il estime que le poids en lourd du *dromōn* byzantin standard est de 29,5 t, dont 8,5 t devaient être réservées pour l'équipage. Il conclut donc « qu'il est très peu probable qu'ils aient pu transporter plus que 4,5 à 5 t d'eau environ¹⁰ ».

Un autre facteur limitant était l'espace de stockage disponible. Très peu de navires de cette époque étaient équipés de capacités de stockage d'eau intégrées. Parmi eux, il y avait le *Yassi Ada*, un commerçant côtier du VII^e siècle découvert près de Bodrum. Il mesurait 20,5 mètres de long et 5,25 mètres de

« Economics and Logistics of Galley Warfare », art. cit., p. 221 ; Charles D. Stanton, *Medieval Maritime Warfare*, op. cit., p. 4 ; id., *Norman Naval Operations*, op. cit., p. 5 ; John Pryor, « A View from a Masthead: the First Crusade from the Sea », *Crusades*, n° 7, 2008, p. 87-152 et notamment p. 104.

7 John Dotson, « Economics and Logistics of Galley Warfare », art. cit., p. 221 ; John Guilmartin, *Gunpowder & Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare in the 16th Century*, London, Conway Maritime, 2003, p. 54 n. 26.

8 John Pryor & Elizabeth Jeffreys, *The Age of ΔPOMΩN*, op. cit., p. 357.

9 John Pryor, « Byzantium and the Sea », art. cit., p. 90.

10 John Pryor & Elizabeth Jeffreys, *ibid.*, p. 359-360.

large, son épave a révélé un *pitthos*¹¹ d'environ 71 centimètres de hauteur et 58,5 centimètres de diamètre, qui, selon les archéologues nautiques, aurait servi à stocker de l'eau. La grande urne en céramique n'avait aucune poignée et était apparemment fixée sur le navire. Une telle disposition aurait peu convenu à une galère, parce que cela aurait rendu la distribution d'eau malcommode dans la mesure où les rameurs ne pouvaient pas se déplacer librement. De plus, il est évident que la capacité d'un tel conteneur était trop faible et que l'espace à bord d'une galère était tout simplement trop restreint pour accueillir des conteneurs plus larges ou plus de conteneurs de cette taille¹². Les bancs de nage (25 de chaque côté) à eux seuls empêchaient l'installation d'un réservoir d'eau fixe de quelque sorte que ce fût. Théoriquement, le seul espace où de grands réservoirs d'eau comme des tonneaux aurait pu être disposés était le long de la quille, qui était normalement réservé aux équipements tels que les rames, avirons, vergues et mâts de rechange¹³. Cela veut dire que les récipients de stockage d'eau devaient être un peu plus petits et plus transportables qu'ils puissent être logés à différents endroits du navire.

L'inventaire du matériel nécessaire à l'expédition que les Byzantins voulaient faire en Crète en 949 permet d'avoir un indice crucial pour résoudre l'énigme. Contenus dans le chapitre 45 du *De Cerimoniis aulae byzantinae* de l'empereur Constantin VII Porphyrogénète, l'inventaire liste 100 *kadoi* (amphores) pour vingt *dromōns*¹⁴. John Pryor suppose que chaque *kados* était de la taille du *Cista Ficoronica*, une urne d'eau en bronze du quatrième siècle avant Jésus-Christ, trouvé près de Rome et actuellement exposé à la villa Giulia, dont la capacité est autour de 27 litres. Les *kadoi* répartis sur chaque *dromōn* n'auraient, cependant, pu contenir qu'environ 135 litres pour la mission en Crète de 949 mais, comme Pryor l'indique, le *dromōn* aurait pu en contenir beaucoup plus, peut-être même une centaine¹⁵. Il observe « qu'il aurait été faisable de ranger deux *kadoi* de 27 litres ou deux barils de 40 litres le long des bancs des rameurs, entre eux

11 Il s'agit d'un vase destiné à contenir des céréales ou des liquides.

12 George Bass et Frederick Van Doorninck, *Yassi Ada: A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*, College Station, Institute of Nautical Archaeology/Texas A & M University Press, 1982, p. 69, 84-86, 186-188 ; John Pryor, « Types of Ships and their Performance Capabilities », dans Ruth Macrides (dir.), *Travel in the Byzantine World: Papers from the Thirty-Fourth Symposium of Byzantine Studies*, Birmingham, Aldershot, 2001, p. 33-58 et plus spécialement p. 37-38.

13 John Pryor, « Byzantium and the Sea », art. cit., p. 90-91.

14 Constantine VII Porphyrogenitus, *De Cerimoniis aulae byzantinae*, liv. II, chap. XLIV-XLV, éd. et trad. John Haldon, cité dans John Haldon, « Theory and Practice in Tenth-Century Military Administration, chapters II, 44 and 45 of the *Book of Ceremonies* », *Travaux et Mémoires*, n° 13, 2000, p. 201-352 et notamment, p. 226-227 ; « Inventory of the Expedition of 949 in the *De Cerimoniis aulae byzantinae* of Constantine VII Porphyrogenetos », traduit par Elizabeth Jeffreys : *Dromōn*, Appendix IV, p. 547 à 570, en part. p. 559.

15 John Pryor, « Byzantium and the Sea », art. cit., p. 89-92 ; John Pryor et Elizabeth Jeffreys, *The Age of ΔΡΟΜΩΝ*, op. cit., p. 368-370.

et la coque, deux pour chaque rameur¹⁶ ». Cette méthode de stockage aurait résolu le problème de distribution en permettant aux rameurs d'avoir accès sans restriction à l'eau dont ils avaient besoin pendant qu'ils ramaient. Cet agencement aurait également permis de stocker une quantité d'eau suffisante pour entreprendre un voyage au-delà des eaux locales.

AUTONOMIE ET ENDURANCE

Si les *dromōns* pouvaient effectivement contenir une centaine de *kadoi* de 27 litres, cela veut dire qu'ils avaient théoriquement la capacité de transporter autour de 4,5 t d'eau chacun. Pryor affirme qu'ils auraient aussi pu ranger un nombre égal de petits barils de 40 l de la même manière, ce qui leur aurait permis de transporter autour de 5 t d'eau chacun. En conséquence, avec une consommation qui avoisine la tonne métrique par jour, un *dromōn* pourrait avoir une endurance de quatre à cinq jours dans des conditions optimales sans avoir à se réapprovisionner en eau potable. Pryor estime de manière plus réaliste qu'une telle quantité aurait permis de durer seulement trois à quatre jours. L'autonomie est bien sûr influencée par l'état de la mer, la température de l'air et le vent, mais Pryor estime qu'avec une vitesse moyenne d'environ 4 nœuds pendant quatre jours de quatorze heures en plein été, un *dromōn* avec les réserves en eau mentionnées ci-dessus aurait eu, à la rame, une portée réelle de 330 km au mieux¹⁷.

Enfin, l'emploi de technologies naissantes encore mal maîtrisées ou bien les spécificités de certaines missions ont pu également affecter la capacité à durer à la mer ainsi que le rayon d'action des galères. Les diverses versions du *dromōn* pouvaient, en fonction des besoins servir à transporter des membres d'équipage supplémentaires, parfois une *ousia* complète en plus, voire des troupes terrestres. De telles augmentations dans le personnel auraient nécessité une augmentation proportionnelle des rations en eau, bien que ceux qui ne rament pas ont besoin d'eau quantité d'eau probablement deux fois inférieure. De plus, le transport de chevaux, souvent considéré comme crucial pour les forces terrestres, aurait encore gonflé les besoins en eau¹⁸. Le chroniqueur byzantin Théophane le Confesseur a témoigné au milieu du VIII^e siècle que les *dromōns* spécialement conçus appelés *chelandia* transportaient chacun douze chevaux disposés dans l'axe de la quille dans une campagne grecque contre

16 *Ibid.*, p. 92.

17 *Ibid.*, p. 370.

18 *Ibid.*, p. 371-373.

les Bulgares¹⁹. Pryor calcule que chacune de ces embarcations aurait eu besoin d'au moins 290 litres supplémentaires par jour pour abreuver ces animaux²⁰. Plus tard, au XII^e siècle, les transports de chevaux appelés *tarides*, conçus avec des ouvertures à la poupe et des passerelles de débarquement, pouvaient loger jusqu'à quarante chevaux, ce qui multipliait d'autant les besoins en eau²¹.

Les galères ont sans doute été modifiées pour porter des machines de siège, comme la commentatrice contemporaine Anne Comnène en témoigne avec la description de l'assaut amphibie de Robert Guiscard sur la péninsule balkanique en 1081 : « Des tours en bois ont été construites sur les plus grands navires et recouvertes de voiles ; tout ce qui était essentiel pour un siège avait été mis à la hâte à bord ; chevaux et chevaliers armés embarquèrent sur les *dromōns*²². » Ce chargement d'hommes, de chevaux et d'équipements a dû diminuer considérablement à la fois l'espace et le tonnage disponibles pour les réserves en eau, réduisant la portée opérationnelle tout en encombrant les navires et en les rendant vulnérables aux forces de la nature. En effet, Anne Comnène décrit à quel point ce choix s'est avéré désastreux pour l'expédition de Guiscard : « Les bâches en cuir qui recouvraient les tours ont été détendues par la pluie si bien que les clous qui les maintenaient sont tombés. Alourdies par le poids de l'eau, elles ont entraîné l'effondrement des tours en bois et ont coulé les navires²³. »

Le rayon d'action des galères a été considérablement augmenté au début du XII^e siècle grâce à une innovation technologique dans la conception navale, développée à l'origine par l'Italie normande. Appelée *galea*, ce navire a incorporé le système de la vogue *alla sensile* dans lequel les deux rangées de rameurs étaient assises côte à côte. Les hommes étaient deux par banc sur le pont principal et chacun actionnait sa propre rame. La rame du rameur extérieur reposait sur l'armature du pont et la rame du rameur intérieur traversait la coque par un sabord. Ces avantages étaient appréciables. En effet, dans la mesure où aucun rameur n'était posté sous le pont, personne n'était à l'étroit ou gêné par une mauvaise ventilation. Tous les rameurs pouvaient pratiquer la technique efficace qui consistait à réaliser un mouvement de flexion de tout le corps, ce

19 Theophanes the Confessor, *The Chronicle of Theophanes Confessor (Chronographia)*, éd. Cyril Mango & Roger Scott, Oxford, Clarendon Press, 1997, *Annus mundi* 6254, p. 599. Voir aussi Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 343.

20 John Pryor et Elizabeth Jeffreys, *The Age of ΔΡΟΜΩΝ*, *op. cit.*, p. 371.

21 John Pryor, « Transportation of Horses by Sea during the Era of the Crusades », *The Mariner's Mirror*, vol. 68, n° 1, 1982, p. 9-27, 103-125, et notamment p. 12-13 ; Charles D. Stanton, *Medieval Maritime Warfare*, *op. cit.*, p. 74.

22 Anna Comnena, *The Alexiad*, trad. E. R. A. Sewter, London, Penguin Books, 1969, p. 131 ; *id.*, *Alexiade (Règne de l'empereur Alexis I Comnène 1081-1118)*, trad. Bernard Leib, Paris, Les Belles Lettres, 1937, t. I, liv. III, chap. XII, p. 139. Voir aussi Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 51.

23 Anna Comnena, *The Alexiad*, *op. cit.*, p. 132 ; *id.*, *Alexiade*, *op. cit.*, p. 140. Voir aussi Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 51-52.

qui améliorait la puissance du geste et l'endurance. Qui plus est, avec tous les rameurs postés ainsi sur le pont principal, il y avait plus d'espace disponible en dessous pour la cargaison et en particulier pour l'eau²⁴. Il a été rapporté que les *galeae* génoises du XI^e siècle étaient capables d'emporter presque huit tonnes d'eau²⁵. De plus, soulagés de ne pas avoir à fabriquer un deuxième pont, les constructeurs de navires ont pu concevoir des coques mieux taillées qui offraient un meilleur hydrodynamisme. C'est une caractéristique qui s'est assurément traduite par une plus grande vitesse et un plus grand rayon d'action. Le chroniqueur contemporain italo-normand, Aimé du Mont-Cassin, remarqua que les navires étaient « très rapides et manœuvrables²⁶ ». Ils étaient également connus pour avoir des lignes fines parce qu'ils mesuraient huit mètres de plus que les *dromōn* pour pouvoir accueillir toute l'*ousia* sur le pont principal²⁷.

Bien que les avancées dans l'architecture nautique et dans la technologie maritime eussent progressivement repoussé les limites de l'endurance des équipages et du rayon d'action du navire, cela ne suffisait à les faire complètement disparaître. D'importantes restrictions quant à l'autonomie des flottes de galères ont subsisté à travers tout le Moyen Âge en raison de la capacité limitée des galères à transporter des provisions d'eau. Même le *galea grossa*, les « grandes galères » vénitiennes, construites à la pointe du progrès au début du XIV^e siècle ne pouvaient pas stocker assez d'eau pour une campagne d'une semaine sans ravitaillement²⁸. Pourtant, à cette époque la durée moyenne d'une traversée de la Méditerranée d'ouest en est était de quatre à six semaines²⁹. Cependant, les plus grandes expéditions duraient beaucoup plus longtemps. Par exemple, la croisade vénitienne de 1122 à 1125, qui comprenait de 72 à 120 navires – des galères principalement –, quittèrent le Lido le 8 août 1122, mais n'ont pas atteint la Terre sainte avant la fin mai de l'année suivante³⁰. Le chroniqueur

24 *Ibid.*, p. 232-237.

25 John Pryor, *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 77-79 ; *id.*, « "Water, water everywhere, Nor any drop to drink", Water Supplies for Fleets of the First Crusade », dans Michel Balard, Benjamin Kedar & Jonathan Riley-Smith (dir.), *Dei gesta per Francos. Études sur les croisades dédiées à Jean Richard*, Burlington, Ashgate, 2001, p. 21-28, et notamment p. 26.

26 Amatus of Montecassino, *History of the Normans*, trad. Prescott Dunbar, Woodbridge, The Boydell Press, 2004, liv. V, chap. XIV, p. 138 ; *id.*, *Storia de' Normanni*, éd. Vincenzo de Bartholomaeis, Roma, Fonti per la storia d'Italia, 1935, liv. V, chap. XIV, p. 235.

27 Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 236.

28 John Dotson, « Foundations of Venetian Naval Strategy from Pietro II Orseolo to the Battle of Zonchio, 1000-1500 », *Viator*, n° 32, 2001, p. 113-125, et notamment p. 117.

29 John Pryor, *Geography, Technology and War*, *op. cit.*, p. 3, 36, 51-53.

30 Foucher de Chartres, *Historia Hierosolymitana (1095-1127)*, éd. Heinrich Hagenmeyer, Heidelberg, C. Winters, 1913, liv. III, chap. XIV-XX ; Foucher de Chartres, *History of the Expedition to Jerusalem (1095-1127)*, trad. Frances Ryan, Knoxville, University of Tennessee Press, 1969, liv. III, chap. XIV-XX, p. 238-243 ; Guillaume de Tyr, *Historia in partibus transmarinis gestarum*,

de croisades Foucher de Chartres expliqua comment « en naviguant par étapes courtes, de jour et non de nuit, dès que le besoin s'en faisait sentir, ils faisaient des escales quotidiennes dans les ports qu'ils trouvaient, de peur que l'équipage et leurs chevaux ne manquent d'eau fraîche et ne soient accablés par la soif³¹ ». On peut en conclure que les concepteurs d'une expédition militaire qui aurait pour but d'atteindre des rivages éloignés devaient mettre en œuvre une stratégie d'approvisionnement en eau. Faute de quoi, ils auraient couru au désastre.

L'IMPACT SUR LA STRATÉGIE

96

On peut envisager deux types de stratégies fondées sur la question de l'approvisionnement en eau. La première revient à garantir ses réserves quand on cherche à passer à l'offensive et la seconde consiste, du point de vue des défenseurs, à interdire à l'ennemi tout ravitaillement. Au cœur du problème, quelle que soit la perspective dans laquelle on se place, demeure la question du contrôle des ressources d'eau douce qui étaient de toute façon extrêmement rares. En effet, la plupart des fleuves n'étaient pas assez larges pour permettre aux navires de naviguer au-delà de la zone d'eau salée et on n'y trouvait quasiment aucune installation portuaire avec des quais ni aucun système de distribution d'eau à cette époque. Les équipages de galère en étaient donc réduits à remplir des tonneaux d'eau douce à partir de puits et de cours d'eau. Ils les transportaient ensuite à la main ou par chariot jusqu'au navire. Pryor observe que « pourvoir en eau une grande flotte de cette manière aurait été laborieux et aurait demandé beaucoup de temps³² ». La manœuvre aurait également été extrêmement périlleuse en territoire hostile.

Ceci étant dit, les commandants de flotte n'avaient d'autre choix que de chercher les quelques sources d'eau disponibles, quels que fussent les risques. La plupart des opérations navales, depuis les assauts amphibies jusqu'aux coups de main furtifs, dépendaient de l'accès à de grandes quantités d'eau potable. Échouer à s'approvisionner conduisait presque inévitablement à un échec de la mission. De ce fait, des blocus côtiers prolongés étaient presque impossibles. Au printemps 1061, une flotte musulmane de vingt-quatre navires de guerre envoyés par l'émir de Palerme a dû renoncer à empêcher Robert Guiscard

éd. Robert Huygens, Turnhout, Brepols, 1986, t. I, liv. XII, ch. xxii ; *id.* [William of Tyre], *A History of Deeds Done beyond the Sea*, trad. Emily Babcock et August Krey, New York, Columbia UP, 1941, t. I, liv. XII, chap. xxii, p. 548-549. Voir aussi John Pryor, « [...] Water Supplies for Fleets of the First Crusade », art. cit., p. 22-23 ; Charles D. Stanton, *Medieval Maritime Warfare*, *op. cit.*, p. 106-107.

31 Foucher de Chartres, *Historia Hierosolymitana*, *op. cit.*, liv. III, chap. xv ; *id.*, *History of the Expedition to Jerusalem*, *op. cit.*, liv. III, chap. xv, p. 239.

32 John Pryor, « [...] Water Supplies for Fleets of the First Crusade », art. cit., p. 23-24.

de transporter son armée normande à travers le détroit de Messine. En effet, quand ce dernier, depuis sa base de Reggio de Calabre, réussit, par la ruse, à capturer Messine, les deux rives du détroit étaient devenues normandes. Il fut donc en mesure d'interdire aux navires musulmans toute possibilité de se réapprovisionner en eau³³. Au contraire, à l'été 1123, une flotte normande de quelque trois cents navires a été contrainte d'abandonner sa garnison installée sur la petite île fortifiée de Qasr-ad-Dimas près de l'actuelle Mahdia après huit jours seulement, une fois que les réserves furent parvenues à un niveau critique³⁴. Enfin, en 1283, une flotte génoise prit au piège un petit escadron pisan bloqué derrière une rangée de navires coulés à Piombino. Cependant, dès que les navires génois durent quitter leur position pour trouver de l'eau, les Pisans purent s'échapper³⁵. D'innombrables exemples montrent à quel point les impératifs du ravitaillement en eau ont joué un rôle dans l'issue des combats.

Ceux qui ont défendu leurs rivages contre des flottes ennemies étaient pleinement conscients de ces contraintes qui pesaient sur les assaillants et ont cherché à renforcer leur avantage naturel en construisant des fortifications à proximité des rivières, des cours d'eau et des têtes de puits. Le roi Roger II de Sicile a même été jusqu'à établir au milieu du XII^e siècle une *custodia maritima*, sorte de garde côtière assez développée. Le dispositif comprenait des tours construites en pierres, distantes chacune de quelques kilomètres, disposées tout le long des rivages de la Sicile et de la péninsule italienne³⁶. Elles appartenaient à un plan d'ensemble élaboré dans le cadre d'une stratégie navale soigneusement pensée pour dominer la Méditerranée centrale. Le roi et son principal conseiller, l'amiral Georges d'Antioche, étaient pleinement conscients qu'en contrôlant l'accès aux ressources en eau et aux refuges sûrs le long des côtes de leur royaume insulaire mais aussi sur les rives nord et sud de la Méditerranée, ils contrôlèrent également le trafic qui passait entre les deux bassins méditerranéens³⁷. De la

- 33 Geoffrey Malaterra, *The Deeds of Count Roger of Calabria and Sicily and of his Brother Duke Robert Guiscard*, trad. Kenneth Wolf et Ann Arbor, University of Michigan Press, 2005, liv. II, chap. XII, p. 91; *id.*, *De rebus gestis Rogerii Calabriae et Siciliae comitis et Roberti Guiscardi ducis fratris eius*, éd. Ernesto Pontieri, Bologna, Rerum Italicarum Scriptores, 1927-1928, liv. II, chap. XII, p. 33. Voir aussi Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 36-37.
- 34 Ibn al-Athir, *Chronicle of Ibn al-Athir for the Crusading Period from the al-Kamil fi'l-Ta'rikh*, trad. D. S. Richards, Aldershot, Ashgate, 2006, t. I, p. 245-246. Voir aussi Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 74.
- 35 Iacopo Doria, *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori dal MCCCIX al MCCCIII*, éd. Luigi Belgrano & Cesare Imperiale di Sant'Angelo, Genoa, Fonti per la Storia d'Italia, 1890-1929, t. V, p. 38-40. Voir aussi Charles D. Stanton, *Medieval Maritime Warfare*, *op. cit.*, p. 130.
- 36 Ignotus Monachus, *Chronica Ignoti Monachi Cisterciensis S. Mariae de Ferraria*, édité par A. Gaudenzi, Neapoli, F. Giannini, 1888, anno 1127 à 1171. Voir aussi Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 122 à 124 et 268.
- 37 Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 123-125.

même manière, les croisés du royaume latin de Jérusalem avaient compris que la domination des ports de la Palestine leur garantirait la liberté de mouvement pour assurer le lien vital que représentaient les flottes chrétiennes tout en empêchant les flottes musulmanes d'opérer sur leurs rivages. C'est notamment la raison pour laquelle Richard Cœur de Lion s'est tant battu, en 1191, pendant la troisième croisade pour conquérir Ascalon. En effet, les flottes égyptiennes en avaient besoin pour réapprovisionner en eau leurs galères qui prenaient la mer pour mener des raids sur le littoral du royaume latin³⁸.

98

Par conséquent, les sources côtières d'eau étaient devenues des régions sensibles où éclataient souvent de féroces batailles. Foucher de Chartres donna le récit édifiant d'une flotte égyptienne de soixante-quinze navires qui, en 1126, avait effectué une campagne de reconnaissance le long de la côte de Palestine tenue alors par les chrétiens, en toute impunité jusqu'à Beyrouth, « mais comme [les membres de l'équipage] souffraient grandement du manque d'eau douce, ils ont été obligés d'accoster pour remplir leurs seaux dans les ruisseaux et les sources d'eau et apaiser ainsi leur soif ». Cependant, les habitants chrétiens de Beyrouth ne tardèrent pas à attaquer, tuant environ cent trente musulmans et rejetant les autres à la mer³⁹. De même, le chroniqueur catalan Ramon Muntaner raconta comment une escadrille de quatre navires catalans qui cherchaient à s'approvisionner en eau sur une île à proximité de Tlemcen a fait la rencontre fortuite d'une flottille maure de dix navires qui désirait la même chose. Il s'ensuivit une bataille désespérée dans laquelle toutes les galères musulmanes auraient, semble-t-il, été capturées⁴⁰.

Ces exemples expliquent pourquoi les commandants de flotte ont incorporé le réapprovisionnement dans la planification des missions, d'autant plus que le stratège byzantin du IX^e siècle Syrianos Magistros a insisté sur le fait qu'un *strategos*, commandant une force navale « devrait toujours avoir avec lui des hommes qui connaissent la mer et les terres environnantes », particulièrement en ce qui concerne « l'eau douce⁴¹ ». Le roi Roger II de Sicile avait chargé le grand géographe musulman Muhammad al-Idrisi de rédiger le *Kitab Nuzhat*

38 Ricardus Canonicus Sanctae Trinitatis Londoniensis, *Itinerarium Peregrinorum et Gesta Regis Ricardi*, éd. William Stubbs, London, Roll Series, Rerum Britannicarum Medii Aevi Scriptores 38, 1864, liv. IV, chap. xxvi et liv. V, chap. vi ; *id.* [Richard I of England], *Chronicle of the Third Crusade*, trad. Helen Nicholson, Aldershot, Ashgate, 1997, liv. IV, chap. xxvi, p. 263-264 et liv. V, chap. xvi, p. 288-289. Voir aussi Charles D. Stanton, *Medieval Maritime Warfare*, *op. cit.*, p. 90.

39 Foucher de Chartres, *Historia Hierosolymitana*, *op. cit.*, liv. III, chap. lvi ; *id.*, *History of the Expedition to Jerusalem*, liv. III, chap. lvi, p. 296.

40 Ramon Muntaner, *The Chronicle of Ramon Muntaner*, trad. Lady Goodenough, London, Hakluyt Society, 1920-1921, chap. xix, p. 49-52.

41 Syrianos Magistros, *Naval Battles of Syrianos Magistros*, trad. et cité dans Elizabeth Jeffreys, *Dromōn*, Appendix I, p. 455-481, notamment p. 457-459.

al-mushtaq fi-khtiraq al-afaq (Livre de divertissement pour celui qui désire parcourir le monde), qui sera ensuite connu sous le nom de *Kitab Rujar* (Le Livre de Roger), dans lequel sont décrits en détail les côtes, îles et ports du « monde connu » avec une attention toute particulière pour les installations portuaires et les sources d'eau douce – des informations que sa flotte puissante exploita à son maximum⁴².

John Pryor résume parfaitement la stratégie maritime fondamentale à l'œuvre dans la Méditerranée médiévale : « La guerre navale se déroulait près des côtes à de très courtes distances elle impliquait des stratégies qui combinaient la possession des côtes et des îles et les opérations de contrôle des routes de navigation⁴³. » Sur ce modèle, les grandes puissances navales comme Gènes, Pise et Venise ont établi des bases ou des refuges sûrs pour leurs flottes le long des routes commerciales. En effet, l'épine dorsale sur laquelle reposait la suprématie vénitienne dans l'est de la Méditerranée consistait en une série de possessions côtières s'étendant de l'Adriatique à la mer Noire et qui incluait Zadar et Raguse en Dalmatie, l'île de Corfou, Modon et Coron sur la péninsule de Magne dans le Péloponnèse, Candie en Crète, l'île d'Eubée et enfin Tana sur l'estuaire du Don dans la mer d'Azov⁴⁴. « La stratégie vénitienne continua de la même façon et connut le succès pendant plus de deux siècles. Il s'agissait de tenir les routes maritimes vers l'est, surtout celles qui mènent à la mer Noire grâce aux verrous que représentaient chaque base de cette chaîne établie de longue date », écrivait John Dotson⁴⁵. La question de l'accès à l'eau douce pour le ravitaillement des flottes constituait le cœur même de ce dispositif.

42 Al-Idrisi, *La Première Géographie de l'Occident*, trad. Amédée Jaubert, Henri Bresc & Annliese Nef, Paris, Flammarion, 1999. Voir aussi Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations*, *op. cit.*, p. 114-115.

43 John Pryor, « Byzantium and the Sea », art. cit., p. 87.

44 John Dotson, « Foundations of Venetian Naval Strategy », art. cit., p. 120-121 ; Frederic C. Lane, *Venice: A Maritime Republic*, Baltimore, The Johns Hopkins UP, 1973, p. 42-43.

45 John Dotson, *ibid.*, p. 123.

PRATIQUES ET COMPORTEMENTS
DES PÊCHEURS BOULONNAIS
D'APRÈS LES RAPPORTS DE MER (VERS 1850-1950)

Christian Borde

*Maître de conférences en histoire contemporaine
Université du Littoral-Côte-d'Opale, HLLI*

Ledit comparant a déclaré faire le présent rapport pour sa décharge et pour assurer ses droits, déclarant qu'il n'y a rien de sa faute ni de celui [*sic*] de son équipage et que tous les accidents qui lui sont arrivés doivent être attribués aux événements de la mer. Lecture faite de son dit rapport, il a déclaré qu'il était exact, sincère et véritable, y a persisté et a signé avec le président du tribunal et ledit greffier adjoint¹.

Par cette formule quasi sacramentelle s'achève en janvier 1809 le premier rapport de mer d'un pêcheur de Boulogne-sur-Mer, affirmé sous le nouveau régime du Code de commerce de 1807² qui reprend les termes utilisés par l'ordonnance de marine³. Il s'agit de poser, grâce à un témoignage oral consacré par la justice commerciale, un acte essentiel à la conclusion du voyage maritime : le patron du bateau de pêche, comme le capitaine du navire de commerce, s'exonère de la responsabilité éventuelle des dégâts, accidents ou pertes – les avaries, ou le naufrage – qui sont advenus au cours de la traversée, en invoquant le principe juridique de la « fortune de mer », nommée « évènement de la mer » dans notre exergue de 1809. La formule est suivie d'un serment, « l'affirmation », prêtée par le patron lui-même et deux membres de l'équipage qui affirment la sincérité des faits rapportés par le maître après Dieu.

Le serment et l'affirmation sont précédés par un récit plus ou moins circonstancié des événements proprement dits qui justifient de prendre acte en justice. Ce sont « les hasards qu'il a courus [...] désordres arrivés dans le navire »,

1 Archives du Pas-de-Calais 6U2/704, « Rapport du sieur Nicolas Antoine Wasselin, maître du bateau de pêche l'*Espérance* du port de Boulogne, n° 1^{er} du répertoire, 12 janvier 1809 ».

2 Code de commerce, liv. II, art. 242-248.

3 Ordonnance de la marine du mois d'aout 1681, livre 1^{er}, titre X, « Des congés et rapports », art. 4 à 8.

mais également « toutes les circonstances remarquables de son voyage⁴ ». Ces circonstances, toujours relatées par le commandant du bateau ou du navire, et recueillies par la justice commerciale, sont replacées dans l'ensemble de la navigation considérée, là encore de manière plus ou moins développée, mais toujours entre le début et la fin du voyage. Il peut donc s'agir également des manœuvres de port puisque le voyage débute et ne s'achève que par le largage des amarres ou la mise à quai du bateau.

Plusieurs types de circonstances nautiques sont relatées et dans leur grande majorité, elles ont lieu hors du regard des terriens, mais pas toujours sans témoins puisque les pêcheurs de la mer du Nord travaillent dans des parages fréquentés par nombre de navires. On peut distinguer : l'assistance portée aux navires de commerce en perdition qui peut se transformer en sauvetage, les conflits liés aux filets, et enfin les abordages entre pêcheurs ou par des navires de commerce. Dans les sondages annuels que nous avons effectués jusqu'ici⁵, les deux naufrages rencontrés entre 1850 et 1950 ont lieu en pleine mer et le naufrage de 1809 qui inaugure les registres boulonnais se déroule à l'entrée du port dans l'indifférence générale.

102

Au-delà de leur valeur juridique, les rapports de mer témoignent de certains usages et comportements des marins à la mer, parmi lesquels, pour cette première approche, nous avons volontairement isolé les rapports concernant les pêcheurs, et uniquement pour le ressort de Boulogne-sur-Mer qui devient dès les années 1860 le premier port de pêche de France⁶.

Nous examinerons d'abord le rôle de ces documents dans la police des pêches. Puis, nous verrons comment les conflits liés à la pêche et à la navigation sont régulés par le recours à la justice, par des accords entre patrons et aussi dans le cadre des principes des conventions internationales. Enfin l'étude de la « réciprocité maritime⁷ » montrera le rôle singulier des modes de communication à la mer et de la mutualisation assurantielle.

4 Code de commerce, liv. II, art. 242.

5 APC, 6U2/704-771 (1808-1958). Nous avons effectué des sondages annuels en 1809, 1850, 1875, 1901, 1938-1939 et 1954. Les références suivantes indiquent la cote des APC, le nom du navire et la date du dépôt au tribunal de commerce.

6 Georges Oustric, *Le Port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle*, La Sentinelle (Nord), Le Téméraire, 1995 ; Christian Borde et Patrick Villiers, « France's North Sea and Channel Coast Fisheries, c. 1700-1848 », dans David J. Starkey, Jon Th. Thór & Ingo Heidbrink, *A History of the North Atlantic Fisheries*, t. I, *From Early Times to the Mid Nineteenth Century*, Bremen, Deutsches Schiffahrtsmuseum/H. M. Hauschild, 2009, p. 172-193.

7 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, p. 232.

En 1850, trente et un rapports de mer sont enregistrés à Boulogne soit 22 % du total des 142 caboteurs chargés et sur lest entrés dans le port cette année-là. Seulement six de ces rapports concernent la pêche côtière, dont trois consacrés à l'assistance à un bateau de commerce désarmé (*infra*). Cette rareté des déclarations des pêcheurs s'explique, comme au XVIII^e siècle par « la pénétration du juridique, instrument du contrôle étatique » qui continue d'être « inégale et difficile »⁸. D'autre part, le texte du Code dans son expression formelle est destiné au commerce maritime et même si les dispositions générales s'appliquent à tous types de navires, la pêche n'y figure pas en tant que telle, puisqu'il est interdit aux pêcheurs de faire tout commerce à la mer où dans les ports qu'ils visitent. Enfin, pour les Boulonnais, la pêche lointaine en mer du Nord, à l'exception d'expéditions morutières sporadiques en Islande qui bénéficient de primes, est surtout celle du hareng. Jusqu'au début des années 1850, elle est encore perturbée par des achats frauduleux de poisson aux pêcheurs anglais. Même si on peut supposer que quelques rapports de mer sont affirmés dans les consulats de France des ports de la mer du Nord, la discrétion est encore très utile aux pêcheurs qui pratiquent cette pêche simulée et les importations frauduleuses de poissons étrangers. En 1875, la fraude a disparu mais la part des pêcheurs dans les registres est toujours très réduite, trois rapports de pêcheurs contre trente-deux pour le commerce.

L'essor de la part des pêcheurs dans les déclarations au tribunal de commerce est lié sans surprise au progrès inhérents aux pêches motorisées qui nécessitent de leur part un niveau d'instruction et un cadre juridique plus intense. Si on reste toujours dans un recours au tribunal très exceptionnel, les pêcheurs tendent à rattraper les bateaux de commerce : 17 rapports sur 43 sont affirmés par les patrons de pêche en 1901. En 1938 sur les 84 rapports du registre, 34 sont affirmés par les patrons de chalutiers, 42 par des navires de commerce et 8 par des remorqueurs assistant tous des pêcheurs à l'entrée ou la sortie du port. Enfin, en 1954, sur 54 rapports, 14 concernent les pêcheurs qui sont tous des chalutiers. La part dominante des navires de commerce s'explique par les destructions de la Seconde Guerre mondiale et l'affluence à Boulogne de grands vapeurs britanniques venus de l'Inde anglaise, après escales en Angleterre pour déposer à Boulogne leur fond de chargement de jute destinée aux usines Saint-Frères de la Somme.

Le recours au rapport de mer a d'abord été conçu localement comme un moyen de surveillance généralisée des pêcheurs, mais l'échec de l'administration impériale pour imposer cette pratique est patent. Le ministre de l'Intérieur

8 *Ibid.*, p. 202.

charge en octobre 1810 le préfet du Pas-de-Calais de rappeler au président du tribunal de commerce de Boulogne de lui transmettre un relevé de ces registres, mais la mesure est annulée⁹. Étant donnée l'absence presque totale des rapports de mer affirmés par les pêcheurs, les ministres, par le truchement des commissaires de marine et de la douane, éprouvent le besoin d'instaurer un moyen plus particulier destiné à surveiller les opérations de grande pêche dans le contexte protectionniste. Il s'agit d'obliger les pêcheurs à tenir un « livret de pêche » et à déposer leur journal de bord afin de prouver l'origine de leurs apports sur le marché français. Ce serait une transposition du rapport de mer des capitaines du commerce pour les patrons et capitaines de la grande pêche de la morue en mer du Nord et Islande. À cette époque, les patrons boulonnais ne fréquentent pas Saint-Pierre-et-Miquelon, la côte de Terre-Neuve ou le grand banc de Terre-Neuve. Ils exercent la pêche côtière du frai et une harengaison très intense qui peut être élargie au Dogger Bank et en Écosse. Seuls les armements, très sporadiques en Islande¹⁰, pourraient contribuer à l'adoption de ce « livret de pêche », mais c'est précisément cette pêche qui fournit les rapports les plus circonstanciés. Un interrogatoire est organisé par le commissaire de marine qui entend « collectivement ou séparément les hommes de l'équipage » et confronte les déclarations avec le journal¹¹. C'est, à peu de chose près, la procédure qui est utilisée dans le greffe du tribunal de commerce lors du dépôt du rapport de mer, à la différence que dans ce dernier les négociants mêlés de près à la fraude peuvent être partiels, d'autant plus que le Code de commerce ne prévoit aucune sanction pour les fausses déclarations. Il est plus difficile de tromper un officier de marine inquisiteur, très au courant des choses de la mer et qui gère les armements des pêcheurs. Le législateur indique d'ailleurs lui-même que son introduction parmi les pêcheurs est très contestée et il ne manque pas d'édicter des pénalités « lorsqu'un ou plusieurs feuillets en ont été arrachés ; quand on y aura fait des ratures ou des surcharges, ou qu'on aura mis ces livrets dans un état de détérioration tel que les annotations qui y auraient été inscrites seraient devenues illisibles¹² ».

Le décret d'application de la loi de prime de 1911 renouvelle les exigences du Second Empire, mais toujours sans illusions, puisque la présentation du journal de bord et du livret de pêche est exigée mais seulement « s'il en existe

9 APC. 6U2/704, note insérée dans le registre des capitaines de navires.

10 Ordonnance du roi relative aux primes pour la pêche de la morue du 8 février 1816, *Bulletin des lois de la République française*, 1816, n° 66 (n° 417), p. 165.

11 *Ibid.*, p. 174.

12 Art. 5 et 8 du décret loi du 28 mars 1852, sur la pêche du hareng, livret de pêche pour la pêche du hareng et du maquereau.

un¹³ ». Le retour du protectionnisme dans les années 1930 voit l'institution d'une « déclaration de pêche¹⁴ » pour la liquidation des primes, auquel l'administration demande de joindre comme au siècle précédent « le journal de bord, le livret de pêche, s'il en existe un, et le rapport de mer¹⁵ », avec comme précédemment la possibilité d'un interrogatoire en règle de l'équipage.

LA RÉGULATION DES CONFLITS À LA MER

L'assistance à un navire de commerce en perdition

On comprend que sauver un navire de commerce en perdition puisse se révéler une très bonne affaire pour les pêcheurs. Il faut attendre la loi du 29 avril 1916 sur les faits d'assistance et de sauvetage pour mettre fin au silence du Code de commerce sur ces questions de prise en mer d'une épave. Jusque-là on ne pouvait que suivre les dispositions de l'ordonnance de 1681 qui octroyait « le tiers des effets naufragés trouvés en pleine mer aux sauveteurs¹⁶ », la récupération directe des biens étant remplacée au cours du XVIII^e siècle par une vente publique¹⁷.

En ce matin du 21 mars 1850, trois bateaux de pêche boulonnais sont occupés à la pêche au chalut à 12 milles de Dungeness. Ce sont des chalutiers à voiles qui prennent du poisson frais puisqu'on est dans la période intermédiaire entre la harengaison et la saison du maquereau qui fournissent le gros de la pêche destinée aux salaisons. Les trois pêcheurs vont dans la même matinée assister un navire en détresse et récupérer l'épave et la cargaison d'un navire de commerce de 80 tonneaux. Il s'agit du koff oldenbourgeois l'*Alida* parti de Bordeaux le 24 février chargé de « vins et autres marchandises » à destination de Brême. Il vient d'être abordé dans la nuit par le brick hollandais le *Helligonda-Ida*, allant d'Amsterdam à Sétubal et qui a recueilli équipage de l'abordé. Grâce au rapport du capitaine du navire abordé¹⁸ et à ceux des trois patrons de pêche qui vont récupérer l'épave qui flotte encore, on peut observer comme les choses vont se passer, ou plus exactement comment elles sont relatées par les acteurs.

Au crépuscule, les trois pêcheurs se trouvent à des distances différentes du navire désemparé, l'*Antoinette*, à deux milles, la *Louise* et la *Sainte Thérèse* à trois milles. Jean-Julien Marec, patron de l'*Antoinette* (17 tonneaux, 9 hommes), est

13 Décret du 9 novembre 1911 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 26 février 1911 (JO du 14 novembre 1911, p. 9071.) art. 5, § 2, « Représentation du journal de bord à l'appui des déclarations pour l'obtention des primes aux grandes pêches ».

14 Décret et arrêté du 19 mai 1932 déterminant les conditions d'application de la loi du 12 avril 1932 portant encouragements à l'industrie des grandes pêches maritimes.

15 *Ibid.*

16 Ordonnance de la marine 1681, liv. IV, titre 9, art. 27.

17 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares*, op. cit., p. 99.

18 6U2/716, *Alida*, 25 mars 1850.

l'inventeur du « sauvement » puisque c'est à 7 heures du matin qu'il aperçoit « un navire chaviré »¹⁹. Il lui faut une heure et demie pour relever son chalut et se rendre auprès du navire et il agit de manière très efficace. Le greffier retranscrit son témoignage : « Il arriva près du navire sur lequel il monta et coupa le hauban du côté du vent espérant par là que le grand mât casserait et que le navire dresserait [*sic*], puis il revint à bord de son bateau ; qu'effectivement ses prévisions se réalisèrent et le navire dressa, bien que toujours entre deux eaux. » Dans le rapport qui le concerne, le bateau pêcheur la *Louise*²⁰ apparaît quelques instants après, et c'est avec l'aide de son patron Delpierre que sont installées des câbles de remorques et que les deux pêcheurs font route vers Boulogne avec leur prise.

Le patron François Sauvage qui commande la *Sainte Thérèse* nous apprend que son bateau de vingt-neuf tonneaux et seize hommes est plus imposant que les deux premiers bateaux remorqueurs. Il aperçoit la scène plus tard que les deux autres (« un navire chaviré auprès duquel étaient deux bateaux de pêche de Boulogne ») mais il a la chance de voir aussi à quatre milles dans le sud-ouest « un brick ayant son pavillon en berne »²¹, ce qui est le signe que ce bâtiment demande assistance. En fait ce brick est bien l'abordeur de l'épave flottante l'*Alida* et son capitaine lui demande de ramener en France l'équipage du navire chaviré. Sauvage indique dans son rapport que, « faisant route, il s'aperçut que le navire que les bateaux de pêche remorquaient avait dressé mais que son grand-mât était cassé. Qu'il s'approcha de ses bateaux et offrit ses services qui furent acceptés et il donna son câble pour remorquer l'un des bateaux, la *Louise* ».

Si on s'en tient aux termes de leurs rapports les trois patrons ont bien géré le récit du partage de cette assistance car chacun d'eux séparément demande une indemnité pour droit de sauvetage. On ignore leur lien de parenté ou d'intérêt dans la pêche qui pourraient peut-être nous éclairer davantage sur leur attitude présentée comme conciliante. Marc-Louis Delpierre, le second à intervenir, tient à signaler qu'il est arrivé près de la prise « quelques instants » après l'*Antoinette*, signe très clair de prise de rang pour l'indemnisation éventuelle, mais il marque aussitôt après son sens du devoir et son mérite dans l'affaire : « Il travailla de concert pour prendre les mesures nécessaires pour assurer le sauvetage du navire et de sa cargaison ; que des remorques ayant été installées avec beaucoup de peine, et non sans danger, l'on fit route pour les côtes de France²². » L'intérêt des rapports de mer réside dans le fait que chacun des protagonistes doit donner sa propre version des faits indépendamment des

19 6U2/716, *Antoinette*, 23 mars 1850.

20 6U2/716, *Louise*, 23 mars 1850.

21 6U2/716, *Sainte Thérèse*, 23 mars 1850.

22 6U2/716, *Louise*, 23 mars 1850.

autres, mais la collusion est ici évidente, sans qu'on sache à quel moment elle est établie entre les « cosauveteurs ». Les déclarations *a posteriori* sont orientées en fonction des suites de l'affaire à terre, que nous ignorons par ailleurs, dans l'état actuel de nos recherches.

Le rapport donne un instantané retouché par les acteurs à leur avantage et selon leur intérêt et comporte donc tous les degrés de sincérité ou de mensonge. Il ne s'agit que des allégations des diverses parties mais elles sont faites sous serment et avec le concours de témoins, ce qui peut éventuellement jouer un rôle modérateur bien difficile à mesurer. Les suites judiciaires ou jurisprudentielles qui ne se créent qu'en cas de conflit peuvent éclairer quelques aspects des pratiques et comportements. Les précautions oratoires des pêcheurs et l'attitude très conciliante de leur intervention ne sont pas inutiles puisque les conditions de répartition du butin lorsqu'il y a eu sur le moment dispute ou violence, ne se font pas toujours au bénéfice des pêcheurs, c'est ce qui pousse ses derniers à travailler de « concert » dès qu'ils se trouvent en situation d'assister un navire. En 1840, un arrêt de la cour d'appel de Rouen décide qu'il ne suffit pas pour prétendre aux objets sauvés, d'être monté le premier sur le pont d'un navire naufragé et d'avoir fait quelques tentatives pour le conduire en sûreté, mais qu'il est nécessaire d'amener ces objets à bon port. Pour le juge il s'agit bien « d'encourager les gens de mer pouvant utilement agir, à raison de l'intérêt général et des sacrifices particuliers qui peuvent résulter pour eux²³ ».

Les filets perdus

En 1855, la plainte du patron Libert évoque les conflits de voisinage entre pêcheurs côtiers au sujet des zones de pêche. Domicilié à Boulogne, son bateau est attaché au port de Boulogne et il est venu placer ses filets à maquereau en compagnie d'une autre embarcation « vers le travers du Portel²⁴ », localité au sud de Boulogne et port de pêche plutôt indépendant par rapport à son grand voisin. Mais la présence des Boulonnais ne semble pas très souhaitée dans ces parages puisqu'au matin les deux patrons découvrent que leurs vingt-huit filets ont été coupés ou détériorés. Libert accuse les Portelois de ce méfait. Cette accusation directe est exceptionnelle dans nos sondages, mais elle marque un ajustement de son recours en justice aux plaintes des capitaines du commerce : « Pour se décharger afin que les pertes dommages et avaries éprouvées par les filets soient supportées par qui de droit, protestant qu'il n'y a pas de faute ni de celle de l'équipage mais que le tout doit être attribué aux faits dont il vient de

23 *Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 1852, 2^e partie, p. 27.

24 6U2/716, bateau de pêche n° 173, 28 mai 1855.

rendre compte sont le résultat de la conduite des bateaux de pêche du Portel n° 137 et 227²⁵. »

108 Les problèmes de train de pêche prennent des proportions bien plus considérables dans la grande pêche au hareng où la longueur des assemblages de filets dérivants, les tessures, peut atteindre à la fin du XIX^e siècle jusqu'à 3 000 m. En cas d'avarie ou de perte, les justiciables peuvent se référer à la convention de La Haye de 1882 qui a mis de l'ordre dans les relations, souvent très difficiles, entre pêcheurs des nations bordières de la mer du Nord²⁶. L'article 15 de cette convention stipule qu'il est « défendu aux bateaux arrivant sur les lieux de pêche de se placer ou de jeter leurs filets de manière à se nuire réciproquement ou à gêner les pêcheurs qui ont déjà commencé leurs opérations ». L'article 20 précise que « lorsque des filets appartenant à des pêcheurs différents viennent à se mêler, il est défendu de les couper sans le consentement des deux parties ». Ces dispositions sont d'ailleurs largement inspirées de l'ordonnance de 1681 reprise dans les règlements de police des pêches du Second Empire. En mer, toute responsabilité cesse si « l'impossibilité de séparer les filets par d'autres moyens est prouvée ». Comme en témoignent les deux rapports suivants, les patrons connaissent parfaitement les termes de la convention et anticipent donc sur des indemnités éventuelles.

Lorsqu'il arrive sur les lieux de la harengaison, ce 7 octobre 1901, Jean-Baptiste Mascot, patron de la *Lucette*, prend soin de tendre ses filets à bonne distance de son voisin, précisément à « 90 filets de lui ». L'ensemble dérive avec vent et courants, et les harengs qui la nuit remontent vers la surface se prennent dans ces pièges dormants. C'est lorsqu'un autre Boulonnais, le *2146*, vient tendre « à 20 filets » dans l'ouest de la tessure de Mascot que les choses s'enveniment. Le mauvais temps augmentant « le *2146* de Boulogne est tombé sur [ses] filets et il a dromé sur [sa] tessure jusqu'au 9 octobre au matin²⁷ ». Mascot explique au tribunal quel aurait dû être le code de bonne conduite en fonction de la convention et des bons usages entre pêcheurs, par son voisin de pêche attaché au même port que lui :

J'ai dû alors rechercher le *2146* pensant qu'il avait [*sic*] mes filets, mais je ne l'ai revu que le soir mercredi 9 vers 3 heures de l'après-midi. Nous nous sommes disputés et le patron Maillart du *2146* m'a dit qu'il avait eu mon bout à bord, mais qu'il l'avait lâché et qu'il ne l'avait plus retrouvé, mon cordage a été coupé et il n'avait pas cassé ; J'ai cherché pendant trois jours mes filets et le vapeur

25 *Ibid.*

26 Décret prescrivant la promulgation de la convention signée à La Haye, le 6 mai 1882, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, *JORF. Lois et décrets*, 11 avril 1884, p. 1963.

27 6U2/731, *Lucette*, 16 octobre 1901.

Charlotte aussi pendant deux jours, sans avoir rien trouvé. De retour à Boulogne le 16 octobre à 10 heures du matin j'ai appris que Maillard [*sic*] du 2146 avait dit de lâcher mon bout pour virer ses filets. [...] Le 2146 ne devait pas me couper, il devait tenir mes filets, ne pas les laisser perdre pour gagner du temps et revenir à Boulogne²⁸.

On comprend que ces conflits dans les eaux internationales peuvent avoir lieu entre Boulonnais aussi bien qu'avec des pêcheurs d'autres ports français ou étrangers. La « tente » – mise à l'eau des filets – du patron Jumel, est interrompue par l'arrivée successive de plusieurs bateaux qui viennent effectuer la même opération très près de lui, trop près : le vapeur le *Gris Nez* de Boulogne, le voilier le *La Pérouse* de Fécamp et enfin un bateau hollandais non identifié. Ce dernier se tient plus sagement à deux milles des trois bateaux français, cela ne dit rien qui vaille au patron de Boulogne et c'est finalement la dérive et le vent changeant qui provoquent l'irréparable : « Toutes les tessures de filets se trouvaient entremêlées [...]. Le lendemain, 6 à 8 heures du matin, les quatre tessures ne faisaient plus qu'une botte²⁹. » C'est la curée, tout le monde se met alors à taillader les filets de ses adversaires ou les siens propres et la dispute devient générale, ce que le greffier du tribunal de commerce traduit de manière très châtiée : « Cette manœuvre faite de jour, le bateau hollandais a parfaitement vu le canot du Fécampoïsi lui couper son halin, aussi vint-il à lui, lui faire des reproches. » Les « reproches » peuvent dégénérer en bagarres, échanges de coups de feu, entre pêcheurs et gardes-pêches anglais³⁰.

Les chocs entre les chaluts ont des conséquences plus limitées parce que la longueur du train de pêche est plus contrôlable et qu'ils n'impliquent que deux navires à la fois. En 1954, c'est par un coup long et deux coups brefs de son sifflet de bord que l'*Otter Bank* signale qu'il va « larguer le chien³¹ », c'est-à-dire le dispositif qui permet au chalut d'être amarré sur un bord du navire. C'est en effet une manœuvre qui mérite signalement puisque pour rentrer le chalut en jouant sur l'effet du vent, le navire doit faire demi-tour au milieu d'autres bateaux en pêche à bâbord comme à tribord. Le patron dit renouveler son signal sonore, mais le chalutier polonais la *Węga* de Gdynia l'aborde violemment :

J'ai l'impression que le patron ne s'est pas soucié de nous, pour son virage, car ses matelots lui crient le risque d'abordage en nous désignant. Son arrière vient

28 *Ibid.*

29 6U2/731, *Louis et Marie*, 14 octobre 1901.

30 Christian Borde, « Les filets coupés. Attentats et batailles de pêcheurs en Manche et mer du Nord, 1860-1930 », *Les Cahiers du littoral*, n° 13, Jacqueline Bel & Michel Lefèvre (dir.), « Actes et machines de guerre », 2012, p. 61-78.

31 6U2/771, *Otter Bank*, 6 novembre 1954.

de heurter fortement la lisse bâbord avant sous la potence, rebordant tout le long en nous coupant le cul et la rallonge de bâbord. De plus, comme je suis sous le vent à lui, je suis obligé de battre en avant assez vite pour revenir tribord au vent. Je m'aperçois, en virant, que les câbles du *Wega* ont arraché mon chalut qui est inutilisable, me faisant perdre le trait que je venais de faire, car je n'ai rien pu récupérer.

Le rapport de l'*Otter Bank* montre l'importance singulière de la signalisation à la mer puisqu'il contient une série de modes de communication allant de la voix des marins pour hélér, au sifflet des navires et à la TSF, qui dans ce cas n'est pas utilisée.

LA COMMUNICATION À LA MER ET AU PORT

110

Le thème majeur qui ressort de l'ensemble de ces rapports est la communication plus ou moins efficace entre les usagers de la mer et du port. On comprend qu'elle soit asymétrique lorsqu'il s'agit d'un abordage entre navire de commerce et navire de pêche, voire impossible lorsqu'il a lieu entre des marins de nations étrangères. Mais certains modes de communication sont plus caractéristiques de l'espace maritime comme la signalisation sonore ou visuelle et la communication dans l'espace du navire lui-même.

L'évolution des divers modes de communication à la mer

C'est un accident très hostile que vit en 1875 le patron Jean-François Drouet du chalutier ponté le *Notre-Dame de Boulogne* puisqu'il est abordé par un trois-mâts qui a agit « sans faire attention à lui³² ». Drouet avait son chalut dehors et ne pouvait pas se détourner de sa route sans danger. Le chalutier est complètement démâté et, comme il commence à couler, l'équipage saute à bord de l'abordeur. Les pêcheurs boulonnais n'y restent qu'une demi-heure « vu les mauvais traitements que voulait leur faire subir le capitaine et son équipage » et ils embarquent à bord de leur bateau en piteux état et donc incapable de regagner la terre. En passant derrière le navire, Drouet note son nom et son port d'attache qui explique sans doute tant d'agressivité, quelques années après la guerre de 70 : « il s'appelait le *Derby* de Peenemünde ».

Jean-Baptiste Fourny rapporte en 1901 un curieux ballet franco-anglais qui se déroule en pleine mer où l'incompréhension entre les marins des deux nations frise l'autisme. Patron de l'*Émile* en 1901, il identifie son abordeur avant que l'abordage ait lieu. C'est le *Resolute* de Ramsgate qui traîne son chalut mais ne

32 6U2/723, *Notre-Dame de Boulogne*, 25 février 1875.

porte aucun signal indiquant sa situation « conformément aux règlements³³ ». Pendant l'abordage deux des marins anglais du *Resolute* se retrouvent à bord de l'abordé, comme c'est souvent attendu dans ces circonstances. Les deux Anglais examinent pendant quelques instants les dégâts éventuels de leur bateau avant de regagner précipitamment leur bord. Leur patron crie à deux reprises à l'intention de son équipage : « *No fear, no water* » (« Rien à craindre, pas de voie d'eau »), tandis que Fourny embarque sur le *Resolute* au moyen du canot de l'*Émile* avec les meilleures intentions du monde, semble-t-il. Le patron refuse la proposition de Fourny de l'escorter jusqu'à un port en répétant « *No fear, no water* », larguant lui-même les amarres et continuant sa route en toute hâte. Outre le climat de tension assez fort entre les marins des deux nations, cette attitude est-elle explicable par la peur de devenir une prise ?

Les abordages de nuit sont nombreux puisque l'essentiel des pêches a lieu dans ce contexte. Les possibilités d'éclairage sont insuffisantes jusqu'au début du xx^e siècle, alors que le nombre de navires en circulation est en plein essor. Grâce aux rapports de mer on apprend que les patrons de pêche ont soin de signaler leur présence par un fanal manœuvré par un membre d'équipage et non pas comme nous aurions tendance le considérer de nos jours, avec un fanal fixé sur le navire. Cela permet de personnaliser le signal et surtout de mobiliser l'attention de l'équipage. Mais ces précautions ne sont pas toujours efficaces, comme dans le cas du *Don de Dieu* de 1851 qui est abordé « qu'encore bien qu'il ne fit pas nuit close [*sic*] le matelot Poidevin tenait en main un fanal qu'il présentait au navire abordeur³⁴ ».

L'asymétrie est encore plus grande dans les chenaux des ports entre les bateaux de pêche et les paquebots transmanche tenus à un horaire très précis et qui méprisent les manœuvres trop lentes des pêcheurs. Le patron du *Don de Dieu* met en 1851 de l'ordre dans ses agrès de pêche à son retour de la pêche en bordure du chenal d'entrée du port, sous la protection du mât des signaux, lorsqu'il est violemment abordé par le paquebot anglais le *Princess Helen* qui, de toute évidence, ne l'a pas aperçu et selon le patron a dévié « de la route ordinaire suivie par les paquebots ». Situation similaire en novembre 1938, lorsque le chalutier boulonnais la *Vénus* qui s'est réfugié à Calais « chassé par le mauvais temps³⁵ » quitte ce port alors qu'un paquebot manœuvre. Avec l'autorisation de l'officier du port, le pêcheur continue sa route et donne des coups de sifflet pour signifier sa direction, il est abordé par le paquebot la *Côte d'Azur* qui « seulement à ce moment-là fit machine arrière ».

33 6U2/731, *Émile*, 30 décembre 1901.

34 6U2/716, *Don de Dieu*, 15 mai 1851.

35 6U2/771 *Vénus B.375*, 7 novembre 1938.

En haute mer, l'efficacité de la propagation du son des sifflets des navires à vapeur dépend des conditions météorologiques. C'est « par temps clair, mer calme, et petite brise du NNO » que le *Saint Joseph* obtient de l'aide d'un autre chalutier boulonnais « alerté par [ses] coups de sifflets³⁶ ». À d'autres occasions, la sirène du navire de commerce est vécue par le patron du lougre la *Marie-Madeleine* comme un signe du mépris que certains capitaines de commerce peuvent manifester envers les pêcheurs. Abordé par un vapeur non identifié qui abandonne le chalutier en difficulté, le patron note que le vapeur s'est éloigné sans avoir communiqué « après [leur] avoir donné deux coups de sifflet³⁷ ».

112

Au port, les remorqueurs peuvent être très prompts à se précipiter à l'appel du sifflet et transformer une simple aide en une opération d'assistance beaucoup plus coûteuse. Le patron Maurice Glineur précise bien qu'il a utilisé en sifflant le code « pour un remorqueur » et non pas celui de la « demande d'assistance³⁸ » afin de justifier son refus des services d'un second remorqueur qui accourt de manière importune pour l'assister. Par vent violent et de nuit, comme en mer, il semble illusoire d'utiliser le signal sonore au port. Manœuvrant pour entrer au bassin, le *Cap Verne* signale « Je viens sur tribord³⁹ » puis « siffle deux coups brefs “Je viens sur bâbord” » et n'entend aucun signal de l'abordeur : « À environ 30 mètres, des cris sur le pont attirèrent mon attention sur tribord. Je pus voir à 3 ou 4 mètres une masse qui s'avavançait vers nous, nous ne pouvions éviter l'abordage. »

De l'empathie à la mutualisation

C'est l'empathie et les qualités humaines de Pierre Painset, patron du lougre N° 15 de Boulogne, qui apparaissent dans le rapport sur l'assistance à un navire de commerce près de couler, la goélette belge la *Jeannette-Marie*, d'Anvers. La rencontre a lieu à deux heures du matin à cinq milles au large d'Ambleteuse, près de Boulogne. Painset décrit l'état d'esprit du capitaine qui « avait décidé qu'ayant son beaupré cassé et ne pouvant plus tenir la mer, il n'avait d'autre ressource que de se mettre à la côte⁴⁰ ». Painset – qui est peut-être un pilote pratique – fait embarquer un de ses hommes à bord et guide le navire vers Boulogne. Il a la précaution d'indiquer que sa conduite est acceptée par le capitaine de la goélette : « Le comparant resta toujours à une légère distance et il eut le bonheur par sa persévérance, à maintenir [*sic*] le moral du capitaine et de l'équipage, de rentrer le navire dans le port. »

36 *Ibid.*, *Pierre-Marie*, 28 octobre 1938.

37 6U2/730, *Marie-Madeleine*, 8 janvier 1900.

38 6U2/771, *Saint Roger*, 13 avril 1954.

39 *Ibid.*, *Cap Verne*, 5 janvier 1954.

40 6U2/716, lougre N° 15, 22 décembre 1853.

Les rapports qui témoignent de la participation de l'équipage montrent souvent l'empathie entre le patron, l'équipage et le navire qui personifie l'action des pêcheurs. Le récit du commandant du *Pierre-Marie* déposé en octobre 1938 utilise alternativement le « je » et le « nous ». Le 25 à 17 h 30, il rapporte : « Notre marée normale et sans incidents. » Faut-il y voir l'expression d'un esprit d'équipe assimilant à l'occasion du travail bien fait le patron, le bateau et son équipage ? Sans doute, puisqu'il s'agit de « débarquer [leur] pêche⁴¹ ». Mais lorsque survient l'incident qui justifie le rapport, à 5 h 45, le patron reprend l'usage de la première personne : « Je ressentis un fort choc à l'arrière, la machine s'emballa. » L'usage du pronom solidaire revient pourtant aussitôt : « L'épave que nous venions de toucher nous avait cassé l'arbre porte-hélice, au bas du tableau d'étambot. Dans l'impossibilité de manœuvrer, nous restons à la cholle⁴² jusqu'à 8 h 15. »

Avec l'avènement de la TSF on observe en tout cas une grande mansuétude face aux incidents dont l'origine est essentiellement la force des éléments en pleine nuit. Ainsi entre le *Notre-Dame-d'Espérance*, cap au SO, et l'*Étoile de l'Est*, cap à l'ESE, dont les routes se croisent sur le banc de Sandettié. Le patron est en totale empathie avec son collègue car il souligne que malgré les manœuvres d'usage : « [L'*Étoile de l'Est*] était très gêné dans sa manœuvre, d'autant plus que de nombreux bateaux travaillaient près de lui et près de nous. Quant à nous, nous traînions notre chalut à tribord, ce qui gênait considérablement notre manœuvre⁴³. » Les avaries sont légères et ne font pas l'objet de rapport de la part de l'abordé.

C'est la communication désormais possible entre les navires et avec la terre par TSF puis téléphonie qui permet un usage régulé de l'assistance entre pêcheurs. Fondée en 1874 et encore très marginale au début du xx^e siècle, La « Société », ou « Cercle », nommée « Assurance mutuelle entre les armateurs de pêche du port de Boulogne » élargit, sur une base mutualiste, le nombre de ses adhérents dans les années 1930. Il est probable que d'autres compagnies d'assurances agissent dans la même direction. D'après les statuts de 1904 – les seuls dont nous disposons à l'heure actuelle –, cette institution gère la question des sauvetages ou assistances réalisés par les patrons et fixe le niveau d'entraide des armateurs pour les faits de mer. Un de ses buts est de simplifier les démarches des armateurs ou des pêcheurs armateurs puisque l'article 25 de ses statuts de 1904⁴⁴ est des plus curieux. Il consiste à dispenser les patrons des bateaux assurés de tenir un livre

41 6U2/771, *Pierre-Marie*, 28 octobre 1938.

42 En dialecte picard, « choler » signifie « traîner à ne rien faire ».

43 6U2/771, *Notre-Dame-d'Espérance*, 17 novembre 1938.

44 *Annuaire du comité central des Armateurs de France*, Paris, Chaix, 1904, p. 229.

de bord, ce qui est une manière par l'assurance volontaire de s'affranchir des contraintes des autorités maritimes.

La mutuelle boulonnaise ne garantit pas la perte totale du bâtiment ni les avaries particulières. Mais les censeurs de la Société peuvent examiner les réclamations d'avaries, en prenant comme base les rapports de mer pour les accepter ou les rejeter. L'article 17 est le plus explicatif de l'attitude très solidaire des patrons : les frais de renflouement, remorquage, assistance et sauvetage, en toute circonstance, sont remboursés par la mutuelle « sans aucune retenue » et ne sont pas compris dans l'appréciation des avaries. En confrontant ces dispositions aux rapports de 1939 et 1954, on comprend pourquoi la plupart des rapports concernent des interventions d'aide entre chalutiers qui mentionnent l'usage systématique des câbles du bord avec des précisions destinées à l'indemnisation de ces appareils. À titre d'exemple le patron de l'*Isabelle* conclut son rapport ainsi : « Son câble ayant cassé, je fus dans l'obligation de lui donner le mien pour pouvoir continuer à bien mon remorquage. Ce câble a d'ailleurs été endommagé⁴⁵. » La réciprocité s'exerçant lorsque le patron assisté confirme l'intervention du matériel de son sauveteur : « Le même jour, la *Flandre* a utilisé environ cent brasses de câbles pour nous remorquer et l'opération s'est passée sans aucun incident⁴⁶. » Par contre l'assurance mutuelle n'assure pas les filets ni les ustensiles de pêche et encore moins les produits de la pêche, qui sont probablement assurés par d'autres sociétés d'assurances, dont l'histoire reste à faire.

114

PERSPECTIVES

C'est un truisme de rappeler que les rapports de mer nous informent tant soit peu sur les comportements et les pratiques en mer. Ils soulignent la dualité du sens du mot *maritime*. Une question de point de vue entre les comparants qui viennent parler de leur activité en mer et le tribunal qui accueille leurs témoignages. En dehors de la véracité des dires des patrons qui est affaire de droit, et nécessite de recourir à d'autres sources, on parvient à saisir une part du pragmatisme de ces pêcheurs pratiques. Dans toutes les échelles des métiers ils confrontent « en mer » – le sociologue dirait « sur le terrain » – leurs usages et régulations particulières s'accommodant des injonctions des autorités maritimes et de la justice commerciale, mais bien hors de leur regard et en fonction des impératifs de leur entreprise. Il y a donc, inévitablement beaucoup de vrai et

45 6U2/771, *Isabelle*, 2 novembre 1938.

46 *Ibid.*, *High Tide*, 20 mars 1939.

beaucoup de faux dans ces documents justificatifs et bien sûr une séduisante impression de réalité.

La place à partir de laquelle les rapports de mer se construisent, le secret, le vide relatif ou le soudain trop-plein de l'espace marin, permettent de réduire l'importance du mépris ou de l'admiration trop grande affichés par les sociétés terriennes pour les « hommes de mer ». D'abord ignorés et concrètement écrasés dans les abordages sauvages, ils peuvent être redoutés jusqu'au milieu du XIX^e siècle comme des sauveteurs avides, avant de devenir les héros du sauvetage ou des acteurs du mythe de la « solidarité des gens de mer ». Ces interprétations vues de la côte masquent tant soit peu l'existence des règles très particulières d'une communauté de travail en mer. La vision des terriens s'explique par l'ignorance de l'expérience maritime, celle que nous pouvons tenter de partager à la lecture attentive des rapports de mer.

Reste à reconnaître la diversité de ces expériences en fonction des divers types d'entreprises maritimes. Après les rapports de mer des pêcheurs, d'une grande rareté mais d'une forte diversité, il faut comparer avec leurs voisins de registre, ceux des capitaines du commerce. Ils contiennent, à l'inverse de ceux de la pêche une très forte part de navires étrangers venant des horizons les plus variés et rehausse tout l'intérêt de cette source pour une approche internationale de l'entreprise maritime.

LES QUALITÉS NAUTIQUES DES FRÉGATES FRANÇAISES DE LA GUERRE DE SEPT ANS À LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Patrick Villiers

*Professeur émérite d'histoire moderne
Université du Littoral-Côte-d'Opale*

En juillet 1769, un certain Kearney écrivit de Bordeaux à M. de Clugny, intendant de la marine à Brest, pour prendre position en faveur du maintien des dunettes sur les frégates. Il proposait de maintenir cette dunette mais en la faisant de dimensions réduites, arguant notamment que la dunette était utilisée par le commandant pour être le plus près possible de l'homme de barre dans les moments importants. En conclusion de son mémoire, il résumait ainsi les qualités d'une frégate : « Le plus grand intérêt d'un officier qui commande une frégate est assurément d'avoir une marche supérieure telle qu'il puisse exécuter promptement sa mission, joindre ou éviter l'ennemi selon les circonstances, son honneur, sa gloire personnelle et son avancement y sont attachés¹. »

Ces qualités se retrouvent-elles effectivement dans les frégates françaises construites de 1763 à 1782 ? L'origine des frégates dans la flotte de guerre française remonte à Louis XIII. Un consensus se fait aujourd'hui pour admettre que les premières frégates furent probablement adoptées à Dunkerque au service du roi d'Espagne comme corsaires. Il s'agit d'un petit bâtiment à un seul pont, variant de 60 à 150 tonneaux, portant de 4 à 10 canons. Le père Fournier dans son *Hydrographie* de 1643 définit ainsi les frégates : « [...] sont petits vaisseaux armés en guerre qui vont à rame et à voile, propres à découvrir et porter nouvelles². »

L'album de Guérout Du Pas nous représente plusieurs bâtiments légers : double chaloupe, corvette et barque longue à deux mâts et des frégates dont la principale caractéristique est de porter trois mâts³. Les registres de lettre de marque des corsaires de Dunkerque permettent d'affiner cette analyse. Les doubles chaloupes, corvettes et autres barques longues ont un tonnage qui

1 Archives nationales, fonds Marine D116.

2 Père Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, J. Dupuis, 1667, p. 10.

3 Pierre-Jacob Guérout Du Pas, *Recueil de veues de tous les bastiments de la mer Méditerranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages* [1710], Nice, ANCRE, 2005.

varie de 20 à 60 tonneaux, rarement plus, la frégate apparaît à 60 tonneaux mais peut aller jusqu'à 200 tonneaux, telle la frégate la *Palme* de Jean Bart⁴.

Avec Colbert commence la parution des *États de la marine* qui nous permettent d'établir un dénombrement à peu près fiable des navires de la Marine royale. Deux types de bâtiments légers coexistent à partir des années 1660 : un petit vaisseau à deux ponts classé en vaisseau de 5^e rang mais baptisé frégate à deux ponts et un petit bâtiment classé à la suite et désigné comme frégate légère. Récemment, reprenant les travaux de Jean Boudriot, Jean-Claude Lemineur s'est particulièrement attaché à étudier ce dernier type et à nous en proposer les plans avec la frégate l'*Aurore* construite en 1697⁵. Pendant tout le règne de Louis XIV, les frégates ne cessent de grandir en dimensions et en nombre de canons et à la fin du règne sont classées en trois ordres : les frégates de premier ordre à deux ponts et deux batteries et portant de 40 à 46 canons, la frégate à deux ponts et une batterie et demie et portant 20 à 24 canons et les frégates légères portant un seul pont mais plus grandes qu'au début du règne. Ces frégates à deux ponts présentent de nombreux défauts. Dès que la mer est formée, leur batterie basse est noyée et leurs œuvres mortes trop élevées sont un frein à la marche de ces bâtiments. Les dernières, la *Pomone* et la *Rose*, sont construites à Toulon en 1749 et 1750.

118

En dépit d'un faible nombre de constructions de navires des années 1715 à 1730, les maîtres constructeurs royaux cherchent à innover tant pour les vaisseaux que pour les frégates. En 1727, Blaise Ollivier construit à Brest une grande frégate légère, l'*Astrée*, armée de 22 canons de 8 en une seule batterie, puis en 1740 la *Médée* de 26 canons de 8 que la plupart des historiens considèrent comme la première frégate dite moderne. Dessinée essentiellement pour la marche, elle ne comporte plus qu'un seul pont de batterie et un faux pont où est logé l'équipage, sous le pont de batterie à environ 4 pieds 6 pouces (1,35 à 1,45 m). La cuisine est logée dans un petit gaillard d'avant et les officiers sont dans le gaillard d'arrière. De 1740 à 1774, quarante-trois frégates de 8 seront construites⁶.

En 1748, Blaise Ollivier propose une frégate armée de canons de 12 mais la première est construite à Rochefort sur plan de Pierre Morineau. Pendant la guerre de Sept Ans la plupart des frégates sont des frégates de 8 mais, dès la fin du conflit, Choiseul montre sa préférence pour des frégates plus puissantes, armées de canons de 12. La dernière frégate de 8 est l'*Aimable*, construite en 1776 sur plan Grognard. Ce dernier propose un plan type pour les dernières frégates de 8

4 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, p. 97-116.

5 Jean-Claude Lemineur, *L'Aurore. Frégate légère (1697)*, coffret de plans et historique coécrit avec Patrick Villiers, Nice, ANCRE, 2012.

6 Patrick Villiers, *Marine royale, convois et corsaires dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991.

mais si l'*Aimable* est manifestement construite sur le même plan que l'*Alcmène*, construite en 1772, l'abandon de la frégate de 8 entraîne l'abandon de l'idée d'un plan type pour les frégates de 12.

Jusqu'à la guerre de Sept Ans, on a construit seulement 5 frégates de 12 mais sous l'impulsion de Choiseul, 17 frégates de 12 sont construites de 1764 à 1769. Il faudra ensuite attendre 1777 et Sartine pour que la construction des frégates de 12 soit reprise. Un premier constat s'impose : quatre sont construites dans les arsenaux du roi, les autres sont construites au Havre (cinq unités), Bordeaux (trois unités) et Nantes (trois unités).

De 1763 à 1767, l'essentiel des constructions des frégates est la conséquence du plan Choiseul du rétablissement de la marine française. Le bois de construction manque encore dans les arsenaux comme la main-d'œuvre spécialisée que l'on réserve à la construction des vaisseaux. C'est probablement pour cette raison que les frégates construites pendant cette période le sont pour l'essentiel dans les ports marchands, à l'exception de la *Sultane* et de l'*Engageante* à Toulon et de l'*Aurore* à Rochefort. À noter qu'est conservé au musée de la Marine de Toulon un magnifique modèle de la *Sultane* de la taille d'une chaloupe et au musée de la Marine à Rochefort, un modèle de la *Dédaigneuse*.

Tous les plans de ces frégates sont dressés par des ingénieurs du roi. Ginoux, auteur de six plans, et Raffeau, auteur de trois plans dont ceux de la *Boudeuse* sur laquelle Bougainville accomplit son tour du monde, sont surtout des spécialistes des constructions de flûtes. Les six frégates du Havre, la *Légère*, l'*Infidèle*, la *Sincère*, l'*Enjouée*, l'*Inconstante* et la *Blanche*, présentent l'originalité d'avoir toutes été construites sur le même plan, proposé par Ginoux, alors qu'à Toulon la *Sultane* est dessinée par Poumet et l'*Engageante* par Estienne. À Rochefort, l'*Aurore* est la première réalisation de Jean-Denis Chevillard cadet, nommé ingénieur ordinaire en 1765 à l'âge de vingt-sept ans mais à Bordeaux, Guignace en construit quatre de 1765 à 1769 : la *Belle Poule*, la *Dédaigneuse*, l'*Amphitrite* et la *Tourterelle*. Toutefois ces frégates présentent certaines différences de l'une à l'autre.

Les dimensions des frégates ne sont pas identiques. Les bâtiments de Ginoux ont une longueur de 130 pieds (34 m) comme la *Sultane* de Poumet alors que Chevillard a adopté 128 pieds et Guignace 134 pieds, de même qu'Étienne pour l'*Engageante*. Construire court économise le bois mais cela peut être dommageable, notamment pour le service du premier canon qui peut être gêné par l'emplacement des cuisines. Toutes sont des frégates de 26 canons à l'exception de l'*Indiscrete* de Raffeau qui porte 28 canons et surtout de la *Renommée* qui porte 30 canons pour une longueur de 145 pieds (47,37 m).

L'*Indiscrete*, 28 canons de 12 pour 130 pieds, par Raffeau et la *Renommée* de 30 canons de 12 par Groignard témoignent d'une volonté d'innovation des ingénieurs constructeurs qui viennent de recevoir ce titre par l'ordonnance de 1765.

Guignace est alors ingénieur-constructeur à Rochefort sous les ordres de Clairins-Deslauriers et son talent est déjà solidement affirmé. Il a été chargé de construire à Bordeaux, en 1762, quatre vaisseaux de 56 canons sur les plans de Groignard : le *Bordelais*, le *Flamand*, l'*Utile* et la *Ferme*. Les frères Chevillard ont travaillé sous ses ordres et se sont directement inspirés des plans de ses frégates pour construire la *Concorde* d'abord, et l'*Hermione* ensuite. Il ne faut pas s'y tromper, Bordeaux, en l'occurrence, est un port qui travaille sur le plan technique sous les ordres de Rochefort depuis la guerre de Succession d'Autriche⁷.

Un rapport du port de Brest en date de 1775, conteste violemment le rôle des frégates en tant que vaisseau en réduction :

L'institution des frégates est celle de cingler avec toute la vitesse possible, de servir comme d'aide de camp dans les escadres des armées navales. Leurs fonctions principales doivent être de servir de courrier, de découvertes, de porteur d'ordres de vive voix, de répéter les signaux.

La marche est la seule qualité qui peut leur faire bien remplir cet objet. La grandeur et la force y sont inutiles. Il faut donc tout sacrifier pour obtenir cette vitesse si utile. On l'obtiendra en augmentant la voilure de ces bâtiments, par l'abaissement du centre de gravité causé par la soustraction de leur batterie. Si l'on joint à cela une longueur et un tirant d'eau convenable, on aura rempli l'objet d'une frégate. Alors on ne lui donnera que le nombre de canons nécessaires à tirer des signaux.

Avec les fonds destinés pour les vaisseaux et frégates, on peut augmenter d'un septième nos forces navales en supprimant la plupart de nos frégates...

Si le lougre l'*Espiègle*, employé dans l'escadre de M. Guichen marche mieux que la frégate la *Terpsichore* réputée très bonne et dont la longueur est de 145 pieds, que doit-on attendre de la vitesse d'une corvette de 90 à 100 pieds de longueur dont la coque serait construite sur les principes de celle du lougre⁸?

Ce rapport n'est pas suivi et Sartine relance la production des frégates, pour l'essentiel des frégates de 12. L'*Aimable* sur plan Groignard, construite à Toulon est la dernière frégate de 8. Sept frégates sont construites en 1777, toutes dans un arsenal royal à l'exception de la *Pallas* mais en 1778 sur treize frégates, sept sont construites par un arsenal privé à Saint-Malo mais aucune à Brest qui se concentre sur la refonte des vaisseaux et l'entretien des flottes de retour des opérations. Nantes complètera le rôle de Saint-Malo en 1779. Brest ne construira à nouveau des frégates qu'en 1780 mais il s'agit de frégates de 18 sur plan Sané.

7 Dès la guerre de Succession d'Autriche, les maîtres constructeurs de Rochefort établissent des plans de corsaires pour Bordeaux, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz : *ibid*.

8 AN, fonds Marine, B⁵ 4, *Réflexions sur la Marine*.

Tableau 1. Construction de frégates de 1777 à 1782

Nom	Canons	Constructeur	Lieu	Mise en service
<i>Nymphe</i>	26 x 12	?	Brest	Août 1777
<i>Sybille</i>	<i>Id.</i>	?	Brest	<i>Id.</i>
<i>Charmante</i>	<i>Id.</i>	Chevillard cadet	Rochefort	<i>Id.</i>
<i>Pallas</i>	<i>Id.</i>	?	Achetée	<i>Id.</i>
<i>Iphigénie</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Lorient	Octobre 1777
<i>Andromaque</i>	<i>Id.</i>	Lamothe	Brest	Décembre 1777
<i>Fortunée</i>	<i>Id.</i>	Forfait	Brest	<i>Id.</i>
<i>Concorde</i>	<i>Id.</i>	Chevillard aîné	Rochefort	Janvier 1778
<i>Courageuse</i>	<i>Id.</i>	Chevillard aîné	Rochefort	Février 1778
<i>Junon</i>	<i>Id.</i>	Chevillard cadet	Rochefort	Mars 1778
<i>Résolue</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	<i>Id.</i>
<i>Prudente</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	<i>Id.</i>
<i>Surveillante</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Lorient	<i>Id.</i>
<i>Amazone</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Mai 1778
<i>Gentille</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Juin 1778
<i>Gloire</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Juillet 1778
<i>Magicienne</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Bellone</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Août 1778
<i>Précieuse</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Médée</i>	<i>Id.</i>	Guignace	Saint-Malo	Septembre 1778
<i>Diane</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Janvier 1779
<i>Hermione</i>	<i>Id.</i>	Chevillard aîné	Rochefort	Avril 1779
<i>Néréide</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Mai 1779
<i>Galatée</i>	<i>Id.</i>	Haran	Rochefort	Juin 1779
<i>Fine</i>	<i>Id.</i>	Mistral	Nantes	Août 1779
<i>Railleuse</i>	<i>Id.</i>	Haran	Bordeaux	<i>Id.</i>
<i>Sérieuse</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Émeraude</i>	<i>Id.</i>	Mistral	Nantes	Octobre 1779
<i>Cérés</i>	<i>Id.</i>	Bombelles	Rochefort	Novembre 1779
<i>Capricieuse</i>	<i>Id.</i>	Segondat	Lorient	Décembre 1779
<i>Vénus</i>	<i>Id.</i>	Sané	Brest	Mars 1780
<i>Friponne</i>	28 x 12	Segondat	Lorient	<i>Id.</i>
<i>Fée</i>	26 x 12	Bombelles	Rochefort	Avril 1780
<i>Astrée</i>	<i>Id.</i>	Lamothe	Saint-Malo	Mai 1780
<i>Vestale</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	Octobre 1780
<i>Alceste</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	<i>Id.</i>
<i>Cléopâtre</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Août 1781
<i>Iris</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	Octobre 1781
<i>Aigle</i>	28 x 12	Sané	Acheté Saint-Malo	Mars 1782
<i>Danaé</i>	26 x 12	<i>id.</i>	Lorient	Mai 1782
<i>Nymphe</i>	26 x 18	Lamothe fils	Brest	<i>Id.</i>
<i>Hébé</i>	<i>Id.</i>	Sané	Saint-Malo	Juin 1782
<i>Vénus</i>	<i>Id.</i>	Sané	Brest	Juillet 1782
<i>Minerve</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	4 juillet 1782
<i>Junon</i>	<i>Id.</i>	Coulomb	Toulon	Août 1782
<i>Méduse</i>	<i>Id.</i>	Segondat	Lorient	Novembre 1782

Cinq ingénieurs ont principalement construit ces frégates : Guignace (neuf unités), Chevillard cadet (deux unités) et aîné (trois unités), Sané (cinq unités) et Coulomb (quatre unités). Si l'on ajoute les frégates construites à la demande de Choiseul, Guignace s'impose comme le premier constructeur de frégates. Il s'était également illustré à Bordeaux en produisant des plans de navires de commerce. Affecté à Brest, il y établit les plans de la *Consolante*, de l'*Iphigénie* et de la *Surveillante*. En 1776, Sartine l'envoie à Hambourg conclure un très important marché de bois du Nord. À son retour, le ministre le nomme ingénieur-constructeur en chef de Brest. Guignace succède ainsi à Ollivier. Il sera nommé directeur des constructions navales en 1786⁹.

Que peut-on dire des qualités et des défauts de ces frégates ?

122

J'ai publié en 1983 un volume de 50 plans consacré à la marine de Louis XVI dont 10 plans consacrés aux frégates de 12¹⁰. Depuis, Jean Boudriot et Jean-Claude Lemineur ont publié de nombreuses monographies qui font le bonheur des modélistes. Mais si ces plans permettent de bien connaître les frégates de 12, ils ne permettent qu'approximativement de déterminer les qualités et les défauts des frégates.

Plutôt que de se livrer à des jugements péremptoires, redonnons la parole aux contemporains. D'où l'intérêt de ce rapport d'inspection du port de Brest de 1776 qui affirme à propos des frégates construites sur plans Ginoux et notamment de la *Blanche* : « [Elle] navigue sûrement mais ne marche pas. Occuper ce bâtiment pendant la guerre, c'est nuire aux opérations, la livrer à l'ennemi¹¹ [...] » Ce rapport est prémonitoire puisque la *Blanche* sera capturée le 22 décembre 1779 et l'*Inconstante* sera brûlée le 22 juillet 1781 à la Martinique. Les quatre autres ont été retirées du service avant 1778.

En revanche, le même document est particulièrement élogieux à propos des frégates dessinées par Guignace :

[...] ces quatre bâtiments devraient être le modèle des frégates de ce rang. Elles ont moins de rentrée et sont moins longues relativement à leur bau que la plupart des autres. Par là, elles évoluent mieux, elles ont plus d'espace pour le combat. Elles marchent mieux que la plupart des frégates en se défendant mieux de la mer. Il faut donc préférer cette espèce de frégates à toutes les autres. On pourra les perfectionner par la lumière et l'expérience du constructeur de ces bâtiments.

9 Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. 1, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, J. Debbane, 1983. Guignace affirme avoir fourni les plans des frégates construites à Saint-Malo et avoir envoyé les frères Chevillard en surveiller la construction.

10 *Ibid.*, coffret de 50 plans au 1/72.

11 AN, fonds Marine, D² 25, *État des frégates, 1776*. Il s'agit de la *Dédaigneuse*, la *Belle Poule*, l'*Amphitrite* et la *Tourterelle*.

Jean-Claude Lemineur, dans la monographie qu'il vient de consacrer à l'*Hermione*, démontre à partir du modèle de la *Dédaigneuse* conservé au musée de la Marine de Rochefort que les frégates des frères Chevillard ont une filiation indiscutable avec celle de Guignace¹². Les frères Chevillard ont servi longuement à Rochefort sous les ordres de Guignace. La belle construction de l'*Hermione* à Rochefort a permis de montrer que cette frégate se comportait très bien dans le gros temps et qu'elle est capable de nos jours d'aller jusqu'à 12 nœuds, vitesse égale à celle notée par Latouche-Tréville dans son journal de bord¹³.

La source principale pour cette période se trouve au Service historique de la Défense de Rochefort où sont conservés un ensemble de devis d'armement et de campagne dont on ne trouve pas l'équivalent pour les autres arsenaux¹⁴ mais les bâtiments n'ayant pas désarmé à Rochefort n'y sont pas. Il faut alors avoir recours aux journaux de bord et à la correspondance des commandants. De Rochefort et de divers documents du fonds Marine, j'ai extrait quelques citations concernant les frégates :

La *Boudeuse* eut Bougainville comme premier commandant. Il s'en plaint souvent notamment après le démâtément du 17 novembre 1766 :

[...] les causes de notre démâtément sont indépendamment de la force du vent et de la grosse mer, le peu de creux de la frégate qui empêche que les mâts majeurs ne soient solidement pris par le bas, sa trop grande rentrée et la qualité de nos haubans et de nos galhaubans lesquels étant neufs ne sauraient être tenus de manière à ne pas s'étendre par les efforts qu'ils font.

À l'escale à Montevideo il faudra modifier les hunes. En 1776 la *Boudeuse* est refondue et participe quasi sans interruption à la guerre d'Indépendance mais à partir de 1781, elle est affectée à Toulon à la Méditerranée après un grand carénage. De retour de campagne du 24 mai 1783, le chevalier de Ligondès écrit à son propos : « Marche mal au plus près, médiocrement au large, bien vent arrière. Gouverne bien à toutes les allures, vire très bien de toutes les façons. » Indiscutablement, la *Boudeuse* n'a pas été une grande réussite.

Le premier commandant de la *Concorde* fut Le Gardeur de Tilly. Dans un rapport de mars 1778, il note qu'ayant navigué avec la *Charmante*, souvent considérée comme une de ses sister-ships : « La *Charmante* est arrivée à Brest

12 Jean Claude Lemineur & Patrick Villiers, *L'Hermione. La Fayette, Latouche-Tréville. Deux hommes, une frégate au service de l'indépendance américaine*, monographie, texte et planches, Nice, ANCRE, 2015.

13 *Ibid.*, p. 125-127. Avec sa frégate nouvellement doublée en cuivre, Latouche parcourt 64 et même 65 lieues marines en 24 heures les 3 et 4 avril 1780.

14 Voir René Lair, *Catalogue des devis d'armement et de campagne du port de Rochefort. Sous-série 2 G2*, SHM, 1968, 70 p. On trouve cependant quelques devis à Brest et à Toulon comme ceux de la *Sultane*.

avant moi. Elle avait une marche supérieure à la mienne. J'ai été content de ma frégate, elle gouverne supérieurement, elle se comporte assez bien dans la grosse mer, elle plonge cependant un peu malgré les précautions que j'ai prises en la soulageant dans la partie de l'avant. »

La frégate ne sera doublée en cuivre qu'en 1780. Bien que capturée le 15 février 1783 aux Antilles, elle a livré de nombreux combats dont la prise de la frégate la *Minerva* illustrée par Rossel de Cercy. Les Anglais la garderont jusqu'en 1811. Comme la *Charmante*, c'est un bâtiment réussi. Le devis de l'*Engageante* de Toulon est également flatteur :

Cette frégate a une marche et des qualités supérieures. En 1778 elle est arquée de cinq pouces. Elle a de bonnes qualités, elle gouverne et se comporte bien ; elle est très sensible à son gouvernail. Elle vire bien vent devant mais elle ne le serre pas. Elle n'approche au vent que de six aires de vent et demie. Elle dérive peu, porte bien la voile et ne fatigue pas au plus près. Elle se hale beaucoup dans le vent sans fatiguer, elle veut être menée légère.

124

Capturée par les Anglais, elle naviguera dans la Royal Navy jusqu'en 1802. La *Magicienne*, elle aussi de Toulon sur plan Coulomb, reçoit un jugement flatteur de La Bouchetière, son commandant, en mai 1780 : « Elle n'a fait qu'une campagne, est un excellent bois et taillée pour la marche. Ces raisons réunies me font vous dire qu'elle est plus dans le cas que d'autres d'être doublée en cuivre. » Mais le cuivre manque et La Bouchetière doit accomplir sa croisière sans ce doublage. Il note avec dépit : « Dans les essais que j'ai été à même de faire de la frégate je peux assurer qu'elle est de bonne qualité et que tous les bâtiments non doublés en cuivre marchent généralement moins bien qu'elle. L'efficacité du doublage en cuivre pour le procurer de la vitesse est connue. »

La frégate sera finalement doublée en 1781 pour aller servir à l'Amérique. Elle sera capturée par le vaisseau le *Chatham* en se sacrifiant pour protéger une cargaison de mâture indispensable à l'armée de de Grasse. Elle naviguera dans la Royal Navy jusqu'en 1810, ce qui prouve qu'elle était elle aussi une excellente frégate.

Il n'en était pas de même pour la *Renommée*, une des plus longues frégates de la marine française. Elle fut construite par Groignard en 1767 et percée à quinze sabords. Le 6 mars 1778, sous le commandement de Verdun de La Crenne, elle se livre à une course de vitesse avec la frégate anglaise la *Niger* et son commandant note : « Cette frégate *Niger* a sur moi l'avantage de la marche. Je lui ai reconnu une supériorité de marche très décidée au plus près du vent... Mais j'ai pris ma revanche vent arrière, ayant alors beaucoup davantage sur la *Niger*... »

En 1780, son commandant le chevalier Puget-Bras en prend le commandement avec beaucoup de réticence :

Vous savez Monseigneur que MM. de Monteil et de Verdun n'en ont point été satisfaits et je crois que ce dernier ne l'a quittée que parce qu'elle joint aux défauts que lui donne son extrême longueur, celui d'être peu propre au combat. Il est bien douloureux qu'un bâtiment ne soit pas aussi fort que le nombre et le calibre de ses canons semblent le promettre.

La *Renommée* fut essentiellement affectée à des escortes de convois de Bordeaux à Brest, tâche essentielle mais peu glorifiante. En septembre 1782, les ingénieurs de Brest la jugent en trop mauvais état et estiment qu'il vaut mieux la démolir. L'essai de Groignard en faveur d'une frégate percée à 15 sabords s'avéra indiscutablement peu concluant.

Tous les commandants cherchent à améliorer les performances de leurs frégates ou de leurs vaisseaux. Encore faut-il en avoir la compétence comme c'est indiscutablement le cas du chevalier d'Oppède avec la *Sultane*. Après avoir longuement étudié cette frégate, il ne cesse de l'améliorer. Le devis de désarmement de 1772 est particulièrement riche en remarques tant sur le lest que sa composition et sa répartition. Le chevalier s'attache à étudier la différence de tirant d'eau entre l'avant et l'arrière, notamment au fur et à mesure de la consommation des six mois de vivres pour conclure que la frégate est à son optimum avec 14 pieds 6 pouces à l'arrière : « La *Sultane* a un vice de construction qui joint à sa petite largeur pour le poids de sa batterie lui donne deux défauts essentiels : l'un de dériver, l'autre d'être retardée par la mer de l'avant, surtout lorsque le vent est mal établi. »

Cependant la frégate n'est pas un navire raté, elle peut naviguer aussi vite que la *Mignonne* et la *Pleyade*. En 1778, son nouveau commandant de Gineste écrit qu'elle peut aller aussi vite que l'*Engageante* considérée comme une bonne marcheuse à condition de naviguer à la différence de 12 pouces entre l'avant et l'arrière. La *Sultane* se comporta de manière très honorable pendant la guerre d'Indépendance faisant de nombreuses prises et termina sa carrière comme navire-hôpital en 1793.

De cette rapide liste que l'on pourrait aisément allonger, plusieurs remarques s'imposent. Les frégates françaises sont un lieu d'innovations et de rivalité entre les grands arsenaux. Il y eut un certain nombre de frégates peu réussies, particulièrement celles sur plans Ginoux ou les tentatives de frégates longues de Groignard mais avec Guignace et les frères Chevillard, la marine française disposa de frégates qui rivalisèrent largement avec celles des Anglais. Sané apparaît tardivement, il va s'imposer après 1786. Sans être au sens strict une construction en série, les frégates sur plan Guignace et Chevillard telles la *Concorde* ou l'*Hermione* en sont cependant très proches. L'artillerie, les ancres, sont interchangeables. On tente également de rationaliser le grément tant

au niveau des mâts que des vergues avec des résultats variables. À ce sujet les traités du gréement et de la voilure de Romme et de Forfait vont jouer un rôle non négligeable. Il est certain que le doublage en cuivre améliora de manière spectaculaire les performances des frégates, d'au moins deux nœuds, quelquefois plus mais l'étude des devis et de la vie des frégates montrent que le rôle du commandant et de son équipage restaient toujours essentiels pour tirer le meilleur parti du bâtiment. Si l'appoint de la marine espagnole et dans une moindre limite de la marine hollandaise ne doit pas être oublié, les victoires de la marine française pendant la guerre d'Indépendance américaine montrent que capitaines et équipages français ont fait mieux que rivaliser avec leurs homologues anglais.

Tableau 2. Frégates de 12 construites de 1764 à 1776

Nom	Mise en chantier	Lieu	Ingénieur	Longueur (en pieds)	Largeur	Creux	Rayée	Motif
<i>Légère</i>	1764	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1778	Retirée
<i>Infidèle</i>	1764	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1777	Retirée
<i>Sultane</i>	1764	Toulon	Poumet	130	34	17.1	1793	Prise
<i>Belle Poule</i>	1765	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1780	Prise
<i>Sincère</i>	1765	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1777	Vendue
<i>Aurore</i>	1766	Rochefort	Chevillard cadet	128	33.4	17.1	1793	Prise le 29 août
<i>Blanche</i>	1766	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1779	Prise le 22 décembre
<i>Boudeuse</i>	1766	Nantes	Raffeau	130	33	16.6	1800	Rayée
<i>Dédaigneuse</i>	1766	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1784	Rayée
<i>Engageante</i>	1766	Toulon	Estienne	134	35.4	17.1	1794	Prise le 23 avril
<i>Enjouée</i>	1766	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1777	Retirée
<i>Inconstante</i>	1766	Le Havre	Ginoux	130	34	17.1	1781	Incendiée à la Martinique
<i>Indiscrete</i>	1766	Nantes	Raffeau	130	33	16.6	1782	Prise le 21 avril
<i>Sensible</i>	1766	Nantes	Raffeau	130	35.3	16.6	1781	Rayée
<i>Amphitrite</i>	1767	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1791	Naufragée
<i>Renommée</i>	1767	Brest	Groignard	145.9	34.6	17.6	1784	Rayée
<i>Tourterelle</i>	1769	Bordeaux	Guignace	134	34.6	17.6	1784	Rayée

LA TRANSFORMATION DES MÉTHODES DE NAVIGATION ET LE RÔLE DE L'HYDROGRAPHIE MODERNE (1820-1880)

Isabelle Knab-Delumeau
Enseignante à l'École navale
Docteur en histoire de l'université de Bretagne-Occidentale (Brest)
FED 4124

À la fin du premier quart du XIX^e siècle, les circuits de la navigation mondiale se transforment sous l'impulsion conjuguée de multiples facteurs. On peut trouver les prémices de cette ouverture qu'on désigne communément sous l'expression de *mondialisation des échanges* au moment de l'établissement des premières lignes maritimes régulières, d'abord pour transporter le courrier, des passagers et du thé puis des pondéreux primaires et des biens manufacturés. C'est également le moment pendant lequel de nouveaux centres s'activent et prennent part aux réseaux transocéaniques. Le monde américain connaît alors un important essor¹ ainsi que les ports asiatiques et notamment chinois qui constituent autant de destinations nouvelles². Enfin, partout, les États en voie d'industrialisation financent et assistent de leur marine de guerre leurs marins qui prospectent à la recherche de nouveaux marchés et de denrées valorisables. Cette phase de mondialisation a été rendue possible par de nombreuses innovations comme le moteur à vapeur, le chemin de fer ou le télégraphe. L'amélioration des techniques de la navigation, également, a puissamment contribué à l'accélération des échanges maritimes ; elles ont rendu les voyages plus sûrs mais surtout plus directs, plus rapides et donc plus rentables. La carte nautique moderne et l'une de ces innovations qui ont permis l'ouverture du monde.

Il se forme une coopération internationale où brille la Grande-Bretagne qui attribue d'importants moyens à une recherche institutionnelle directement

- 1 Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Perrin, 1999, p. 227 sq. ; Bruno Marnot, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 2011, chap. I.
- 2 Lin Chin, « Le commerce du thé entre la Chine et l'Occident : l'évolution du transport maritime au cours du XIX^e siècle et son impact sur l'économie chinoise », dans Silvia Marzagalli & Hubert Bonin (dir.), *Négoce, ports et océans (XVI^e-XX^e siècles). Mélanges offerts à Paul Butel*, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 321 sq.

appliquée au développement de sa puissance maritime. D'autres États investis dans le commerce maritime comme les Pays-Bas, l'Espagne, la France et enfin les États-Unis suivent cet exemple, ne serait-ce que pour tenir à jour les cartes des possessions coloniales et pour traduire pour leurs marins les ouvrages qui font progresser les méthodes de navigation. Ce sont les institutions étatiques qui sont à l'origine de l'innovation, les marines de guerre surtout, qui créent des services destinés à l'hydrographie pris au sens large et qui s'intéressent également à la météorologie et à l'océanographie. Le personnel de ces institutions est hautement qualifié et appartient à l'élite scientifique de son temps, il collabore avec le personnel des observatoires astronomiques et des sociétés savantes qui constitue l'autre grande force d'entraînement³. L'objet de cette étude est de comprendre comment les marins se sont saisis des nouveaux outils mis à leur disposition et à quels rythmes. Elle se concentre sur la période pendant laquelle l'innovation a été la plus rapide entre 1820 et 1880, au moment où se standardisent les pratiques de la nouvelle navigation.

128

Les progrès de l'hydrographie s'inscrivent dans un contexte général d'innovation dans le domaine des sciences et des techniques. Ils s'adossent à la science géodésique, solidement fondée dès la fin du XVIII^e siècle, grâce aux améliorations portées aux instruments de mesure et à l'élaboration des méthodes mathématiques de traitement des erreurs⁴. La carte nautique moderne est née à cette époque, au moment où l'ingénieur français Beautemps-Beaupré élabore une méthode révolutionnaire qui permet, avec une justesse encore inégalée, de faire le levé de grandes étendues et de placer rapidement une importante quantité de sondes⁵. À partir de 1818, le Dépôt des cartes et plans de la marine publie les premières cartes modernes des côtes de France dont la qualité servira de modèle aux productions du service⁶. La carte nautique représente alors le

3 On consultera sur l'histoire des observatoires David Aubin, Charlotte Bigg & H. Otto Sibum (dir.), *The Heavens on Earth: Observatories and Astronomy in Nineteenth-Century Science and Culture*, Durham, Duke UP, 2010, et notamment p. 16-18.

4 Sur la question de l'histoire de la science géodésique on se reportera à Georges Perrier, *Petite histoire de la géodésie. Comment l'homme a mesuré et pesé la Terre* (Paris, Alcan, 1939) et à Marie-Françoise Jozeau, *Géodésie au XIX^e siècle. De l'hégémonie française à l'hégémonie allemande* (Lille, Atelier national de reproduction des thèses, 1998).

5 Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel. Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850). L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 1999, en part. p. 366-406.

6 À intervalles réguliers le Dépôt publie des manuels de levé et de construction des cartes afin de guider les officiers de la marine et, idéalement, tous les marins qui voudraient faire progresser le savoir hydrographique. On y trouvera l'exposé des méthodes qu'il recommande dans : Pierre Bégat, *Traité de géodésie à l'usage des marins ou Méthodes et formules trigonométriques relatives au levé et à la construction des cartes hydrographiques*, Paris, Imprimerie royale, 1839 ; Clément-Adrien Vincendon-Dumoulin, *Traité des levés sous voiles. Méthodes employées pour lever les cartes hydrographiques*, Paris, Robiquet, 1853 ; Adrien Germain, *Traité d'hydrographie. Levé et construction des cartes marines*, Paris, Imprimerie

monde tel qu'on le mesure et non plus les expériences de navigation compilées et analysées par des hydrographes en chambre. Elle provient désormais du terrain. Peu à peu, la production s'organise au sein des services hydrographiques des marines, en fonction des besoins de la navigation et des ressources que les États y emploient. Naturellement, ce sont les Britanniques qui dominent, ils investissent pendant le XIX^e siècle un peu moins du double de ce que la France consacre à l'hydrographie⁷. Ils recherchent le meilleur rapport qualité-prix ; en effet, les cartes publiées à l'issue des campagnes de levés sont de belle qualité mais ne comportent que les indications strictement nécessaires, au contraire des cartes produites par le Dépôt. Celles-ci offrent un luxe de détails topographiques dont le ministère se plaint souvent car cela s'en ressent beaucoup dans la rapidité et le coût de la gravure⁸. À côté de l'activité des services des États, une hydrographie privée continue d'exister qui s'efforce de survivre, en proposant aux marins des cartes très avantageuses fondées sur l'usage des données acquises et publiées par les services des marines étatiques⁹.

Malgré des moyens limités en budgets et en personnel¹⁰, le bilan que l'on peut faire de l'activité du Dépôt fait belle impression. Jusqu'en 1866, les ingénieurs auront livré au marché plus de 2 200 cartes et plans. Parmi ces productions on peut distinguer plusieurs catégories. La première regroupe les cartes issues de levés réalisés méthodiquement par les ingénieurs envoyés en mission, cette œuvre de longue haleine s'appuie sur une triangulation terrestre très précise, menée, la plupart du temps, par des ingénieurs géographes de l'armée de terre¹¹. Il en ressort des cartes d'une grande précision qui représentent une œuvre magistrale, saluée par le monde maritime. Elles forment d'abord l'ensemble du *Pilote français*, publié de 1811 à 1858 et révisé à partir de 1865, puis les

nationale, 1882, et Adrien Germain, *Notions d'hydrographie expéditive, à l'usage des officiers de marine*, par M. A. Germain, Paris, Imprimerie nationale, 1894.

- 7 À titre de comparaison, le budget de la Royal Navy de l'année 1860 attribue 1 099 325 francs à l'Hydrographic Office, alors que, la même année, salaires compris, la marine française ne dépense que 571 290 francs : Philippe Cucheval-Clarigny, *Les Budgets de la guerre et de la marine en France et en Angleterre*, Paris, E. Dentu, 1860, p. 66-69.
- 8 « Lettre au ministre, 19 mars 1861 », Archives nationales, fonds Marine, (désormais CARAN – M), correspondance du directeur du Dépôt des cartes, 1 J J 120.
- 9 L'hydrographie privée en Grande-Bretagne a été étudiée par Suzanna Fisher dans *The Makers of the Blueback Charts* (St. Ives, Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd., 2001). Il n'existe pas l'équivalent en France des hydrographes privés anglais, certainement faute d'un marché suffisant. Seule l'entreprise d'Aimé Robiquet semble pouvoir rivaliser.
- 10 Le corps des ingénieurs hydrographes ne compte que dix-sept membres plus quelques élèves. Il ne dépasse jamais vingt personnes et sera même réduit à treize ingénieurs entre 1872 et 1875, date à laquelle devant la masse de travail on reviendra à l'ancien cadre.
- 11 Pour l'histoire de la cartographie terrestre et des opérations géodésiques on se référera à Georges Perrier, *Petite histoire de la géodésie*, op. cit. et Martine Schiavon, *Itinéraires de la précision. Géodésiens, artilleurs, savants et fabricants d'instruments de précision en France, 1870-1930*, Nancy, PUN-Éditions universitaires de Lorraine, 2014, chap. 1.

cartes des côtes italiennes publiées entre 1846 et 1865. Une seconde catégorie regroupe les cartes réalisées ponctuellement par les ingénieurs en mission embarqués sur les navires des stations navales. En quelque sorte, ils prennent le relais de leurs devanciers, chargés de réaliser les travaux hydrographiques lors des grands voyages d'exploration¹². Au cours du XIX^e siècle, à mesure que se structure l'empire colonial français, on concentre ces missions en direction des colonies dont on cherche à établir une hydrographie plus systématique et notamment la Guadeloupe et la Martinique¹³, la Nouvelle-Calédonie¹⁴ et l'Indochine¹⁵. Cependant, malgré tous les efforts des ingénieurs et les moyens souvent ingénieux pour établir un canevas précis à l'aide de points astronomiques, le support de la triangulation terrestre manque le plus souvent en raison des difficultés du relief et de l'hostilité des habitants. Il faut renoncer à établir des cartes « définitives ». De plus, les moyens alloués sont souvent assez faibles et il est rare que les ingénieurs aient le temps de faire une recherche aussi exhaustive que possible de toutes les roches immergées. Ces cartes, dont la validité est contrôlée scrupuleusement par le Dépôt, n'en demeurent pas moins d'une grande utilité et d'une précision amplement suffisante pour les besoins de la navigation courante. Enfin, une dernière catégorie regroupe les documents nautiques produits par le Dépôt, à partir des données collectées par les officiers de marine, sur le terrain, pendant les missions ordinaires auxquelles ils sont affectés dans le cadre des stations navales¹⁶. Il s'agit le plus souvent de croquis et de plans peu étendus, de rades et de portions de fleuves. Quelques officiers, choisis pour leur compétence en la matière et leur attirance pour cette tâche, se lancent dans des travaux de grande envergure. Il faut citer entre autres Charles-Philippe de Kerhallet, Georges Cloué et Ernest Mouchez¹⁷. Leurs

12 Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel*, op. cit., p. 325-365 ; Hélène Blais, *Voyages au Grand Océan. Géographies du Pacifique et colonisation, 1815-1845*, Paris, CTHS, 2005.

13 Les cartes modernes de la Martinique ont été levées par Paul Monnier en 1824 et 1825 et celles de la Guadeloupe en 1867 et 1869 sous la direction d'Edmond Ploix, voir Maurice Rollet de l'Isle, « Étude historique sur les ingénieurs hydrographes et le Service hydrographique de la marine, 1814-1914 », *Annales hydrographiques*, n° 2, 1951, p. 206-208.

14 C'est à Anatole Bouquet de La Grye que l'on doit les premières cartes modernes de la Nouvelle-Calédonie, levées de 1853 à 1858 et publiées jusqu'en 1863.

15 L'hydrographie de l'Indochine commence en 1857 quand on prend l'habitude d'envoyer un élève ingénieur au service de la station navale des mers de Chine mais la productivité est très faible jusqu'au début des années 1860, quand les opérations militaires se sont intensifiées. Maurice Rollet de l'Isle, « Étude historique sur les ingénieurs hydrographes et le Service hydrographique de la marine, 1814-1914 », art. cit., p. 218.

16 Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel*, op. cit., p. 409.

17 Charles Philippe de Kerhallet (1809-1863) est à l'origine de nombreuses cartes et instructions nautiques sur l'Atlantique. Georges Cloué (1817-1889) a rédigé les cartes et le fameux *Pilote de Terre-Neuve*, voir *Notice sur les travaux scientifiques de M. le vice-amiral Cloué*, Paris, Gauthier-Villars & fils, 1888. Quant à Ernest Mouchez (1821-1892), il est l'auteur d'une œuvre monumentale et notamment d'une série de cartes et d'instructions nautiques consacrées aux côtes du Brésil et de l'Algérie. On se reportera à Guy Boistel, « Training Seafarers in

travaux comportent également des instructions nautiques fort utiles. Les marins attendent les parutions avec impatience et notamment ceux qui partent à la pêche en Islande ou sur les bancs et les côtes de Terre-Neuve. Le Dépôt s'efforce de répondre à la demande des chambres de commerce qui réclament que les résultats de travaux que les patrons ont vu se dérouler pendant leur campagne soient publiés avant la prochaine¹⁸. Les marins du commerce apportent leur contribution également, ainsi, entre 1823 et la fin du Second Empire, plus de cent cinquante d'entre eux ont fait l'effort de transmettre au ministère des renseignements qu'ils pensaient être de nature à faire progresser le savoir nautique¹⁹. À cela s'ajoute un très important travail de copie des cartes étrangères et notamment des cartes anglaises. Il est en effet plus avantageux de réaliser des copies en réduisant l'échelle que de les acheter directement à l'Hydrographic Office.

LA CARTE À BORD

Les navires de guerre sont pourvus en cartes par les services de la marine selon un système assez simple. C'est le port d'attache qui distribue le portefeuille adapté à la mission prévue, lui-même est directement approvisionné par le magasin central du Dépôt. Dans la réalité, les officiers sont nombreux à se plaindre de n'avoir pas de documents en nombre suffisant et que leur qualité laisse fortement à désirer. La pénurie est un problème récurrent, pallié tant bien que mal en temps ordinaires mais qui devient très grave et fait scandale en temps de guerre. La guerre de Crimée est un bon révélateur des difficultés du Dépôt à pourvoir en temps et en heure les navires, que ce soit en Baltique, en Méditerranée orientale et bien sûr en mer Noire. Malgré ses demandes pressantes, Hamelin en est réduit à se servir de documents médiocres et doit faire reproduire sur calques les plus nécessaires. Cinq navires de son escadre, à l'été 1853, sont encore totalement dépourvus des cartes anglaises de la région. Le circuit de commande et de délivrance des cartes ne parvient pas à s'adapter à

Astronomy: Methods, Naval Schools and Naval Observatories during the Eighteenth and Nineteenth Century France », dans David Aubin, Charlotte Bigg & H. Otto Sibum (dir.), *The Heavens on Earth*, op. cit., p. 148-173.

- 18 Le Dépôt prend vite la mesure des lacunes de la collection des cartes de l'Islande et du Groenland. En 1834, il n'y a en magasin, qu'un seul exemplaire de cartes déjà anciennes, mais ce n'est qu'à partir de 1853 que sont rédigées puis publiées les premières cartes françaises. Elles paraîtront ensuite presque chaque année aux prix de gros efforts et de quelques concessions sur la qualité du papier ou de la gravure. Ces cartes sont lithographiées et non gravées sur cuivre pour gagner du temps.
- 19 Ce chiffre est fondé sur l'étude de la correspondance du directeur du Dépôt des cartes et plans conservée aux Archives nationales (1J 118 à 122) et aux archives du Service historique de la Défense à Vincennes (désormais, SHD-MV) (BB³ 680 à 871).

l'urgence ; plusieurs jeux sont perdus et il faut se résoudre à commander à grands frais, outre-Manche, plus de neuf cent trente cartes²⁰ ! Les ennuis de Hamelin se poursuivent l'été suivant. Il entame sa campagne en mer Noire pratiquement sans aucun document nautique²¹. Le Dépôt aura cependant retenu la leçon et anticipe mieux les efforts qu'il faut fournir à la veille de la déclaration de guerre du 19 juillet 1870. Dès le 15 juillet, les collections des cartes de la mer Baltique et de la mer du Nord sont préparées et, pendant tout le mois d'août, les imprimeurs travailleront nuit et jour pour fournir les navires²².

132

Les marins du commerce se fournissent quant à eux chez des libraires privés, et parfois c'est l'armateur qui finance l'achat²³. Ils sont guidés par la nécessité de s'équiper au meilleur prix et sont donc portés à choisir les cartes qui représentent un maximum de données sur une seule feuille de grande taille. Ils recherchent aussi les documents qui offrent, dans le blanc des terres, de nombreux cartons qui figurent les entrées de ports ou de rivières. À cet effet, ils se tournent souvent vers les réalisations que proposent les hydrographes privés qui survivent encore dans un domaine où s'imposent les services étatiques qui sont les seuls à avoir accès aux données du terrain. En France, c'est Aimé Robiquet qui tient le marché²⁴. Ses réalisations sont appréciées et, souvent, les marins ne possèdent que celles-là, malgré les avertissements des ingénieurs hydrographes qui ne manquent pas de rappeler dans les pages des *Annales hydrographiques* que leur qualité n'est pas garantie. Elles sont aussi plus chères que les cartes du Dépôt mais les capitaines y gagnent car il en faut moins pour couvrir la même zone. Enfin, les libraires y trouvent aussi leur intérêt et les mettent davantage en avant²⁵.

Les cartes progressent en précision et c'est d'abord pour les marins le soulagement de voir progressivement disparaître les vigies, ces roches imaginaires semées au milieu des océans²⁶. En effet, la simple éventualité de leur existence les forçait à ralentir leur allure et à faire un détour à leur approche. Ils osent maintenant choisir bien plus souvent la route par arc de grand cercle et exploiter

20 « Lettre de l'amiral Hamelin au ministre de la Marine, le 11 août 1853 », CARAN-M, 1J1 119.

21 « Lettre de l'amiral Hamelin au ministre de la Marine, le 18 août 1854 », CARAN-M, 1J1 119.

22 « Correspondance du directeur du Dépôt des cartes et plans, lettre du directeur du ministre les 15 juillet et 28 octobre 1870 », CARAN-M, 1J1 121.

23 C'est généralement le cas pour les compagnies de commerce qui exploitent des lignes régulières : *Nouvelles archives du commerce et de l'industrie agricole et manufacturière*, Paris, s. n., juillet 1844, p. 148.

24 Presciuttini P., *Robiquet Charts – Marine Cartography – History – France – French Nautical charts*, en ligne : http://www.sullacrestadellonda.it/cartografia/franciag_en.htm.

25 Le directeur du Dépôt est navré de la situation et suggère que la marine fasse une peu de publicité pour faire mieux vendre les siennes : « Lettre au ministre de la Marine, 12 décembre 1867 », CARAN-M, 1J1 121 et, « Rapport du directeur du Dépôt des cartes sur l'activité, 18 mars 1868 », archives de la marine conservées SHD-MV, BB³ 777.

26 La recherche des vigies douteuses fait partie des missions habituelles des navires affectés aux stations navales. De très nombreux rapports parviennent à ce sujet au Dépôt.

les outils que les savants font paraître pour la calculer simplement²⁷. Malgré les efforts, de nombreuses roches immergées ne sont pas notées, soit qu'elles aient échappé à la vigilance des hydrographes, soit qu'elles se soient trouvées à une profondeur qu'on considérait, à la date du levé, comme ne devant pas interférer avec la navigation. Cependant, l'augmentation des tirants d'eau liée au passage à la vapeur a changé la donne et de nombreuses cartes nécessitent des mises à jour. De plus, les mouvements des sédiments sont très mal compris et la fréquence à laquelle il faut réviser les cartes est encore inconnue, même dans des parages très fréquentés²⁸. Enfin, l'ouverture de routes nouvelles amène des navires dans des lieux qui n'ont encore fait l'objet que de reconnaissances limitées. Toutes ces circonstances aiguillonnent les services hydrographiques car l'enjeu économique est très important. Il faut produire rapidement de nouveaux documents, tout en sélectionnant avec soin les informations envoyées par les marins, mais l'ampleur de la tâche est telle que le travail n'avance que lentement et certaines régions restent à peine connues²⁹.

Le tracé des côtes précis ainsi que la figuration d'un grand nombre de sondes permettent de repérer au premier coup d'œil les cartes modernes, et rapidement les marins relèguent par comparaison les anciennes cartes³⁰. Le nom prestigieux

- 27 La navigation par arc de grand cercle est surtout utile aux marins anglais et américains lors des traversées océaniques dans le sens de la longitude. La pratique se répand largement au cours de la décennie 1850 dans les marines de ces deux pays mais reste encore très limitée chez les marins français qui n'en ont pas encore un grand usage ; les navigateurs ont pourtant à leur disposition un outil de détermination graphique très pratique, dont le principe a été inventé en 1850 par l'ingénieur François Keller, largement copié. Ce double planisphère à superposer à la carte permet de déterminer l'angle sphérique que fait, au point considéré, le méridien du lieu avec l'arc de grand cercle qui passe par les deux points de départ et d'arrivée. Il n'y a plus qu'à additionner ou retrancher la valeur obtenue au cap suivi pour suivre la route orthodromique ou route par arc de grand cercle. François Antoine Keller, *Instruction sur la navigation par arc de grand cercle à l'aide du double planisphère*, Paris, Firmin-Didot frères, fils & Cie, 1857.
- 28 Le cas de la Casamance est intéressant : le cours de ce fleuve varie souvent, ce qui rend la navigation dangereuse en l'absence de pilote expérimenté. Ce n'est qu'en 1865 qu'un balisage efficace a été mis en place qui s'appuie sur une reconnaissance trimestrielle : « Lettre du directeur du Dépôt au gouverneur de la colonie du Sénégal, 24 juin 1867 », SHD-MV, BB³ 765.
- 29 Parmi de nombreux exemples de ce phénomène, on retiendra les efforts faits par les officiers affectés en Indochine qui doivent reconnaître le détroit de Hainan dont l'importance est grande puisque c'est par là que passe la route des navires à vapeur qui se rendent à Hong Kong. Ce port anglais fait alors fonction de base logistique nécessaire aux navires français, en l'absence d'installations dignes de ce nom dans le territoire de la colonie : « Rapport de l'ingénieur Édouard Caspari, avril 1878 », CARAN-M, 3JJ 369.
- 30 On citera l'exemple du commandant du transport la *Meuse* qui, en 1828, alors qu'il navigue dans les parages de Madagascar, compare les antiques cartes de d'Après de Manneville et celles du commandant anglais William Owen, issues des levés réalisés entre 1821 et 1826 dont il vient de faire l'acquisition. Les ingénieurs mesurent, bien sûr, le monde qu'il y a entre les deux mais le marin, lui, est tellement étonné qu'il estime de son devoir d'envoyer un rapport circonstancié au Dépôt à ce sujet : « Rapport de Verchère Du Reffye au ministre de la Marine, 18 septembre 1828 », CARAN-M 1JJ 117.

des officiers qui commandent les campagnes hydrographiques ainsi que celle des ingénieurs qui ont fait les levés donne confiance, trop sans doute. Ainsi les navigateurs sous-estiment-ils généralement l'existence des dangers immergés ; on s'en aperçoit à la lecture des rapports de mer, dans lesquels ils se plaignent amèrement d'avoir été induits en erreur par leurs cartes. À de rares exceptions près, ces incidents sont attribués à un manque de prudence et à une mauvaise exploitation des documents alors que ceux-ci indiquent généralement quelle précaution il convient d'observer. De plus, de nombreux indices laissent penser que les marins du commerce ne comprennent pas bien la manière dont sont confectionnées les cartes et se laissent prendre au piège des jeux d'échelles³¹. Le Dépôt répond point par point aux récriminations qui lui parviennent en concluant que la plupart des problèmes proviennent de l'emploi de cartes périmées.

134

En effet, la tenue à jour des cartes est un problème grave que le Dépôt ne parvient qu'imparfaitement à résoudre. L'enjeu est important pour la sécurité de la navigation mais aussi pour le Dépôt qui met en jeu sa réputation et la confiance que les marins placent en lui. Le problème touche aussi les collections des ports de guerre. Les agents qui ont la charge de renvoyer les cartes périmées et de corriger à la main celles qui peuvent l'être sont trop peu nombreux et mal formés. En août 1866, l'ingénieur Pierre-Louis Gaussin fait un rapport inquiétant de la situation³². Cela décidera le Dépôt à réorganiser le service des corrections³³ et à mieux diffuser les avis aux navigateurs grâce auxquels les agents des arsenaux et les marins ordinaires peuvent se tenir au courant des progrès de l'hydrographie et des corrections à apporter aux cartes et aux instructions nautiques. Enfin, ce règlement prévoit que le commissaire à l'Inscription maritime, selon l'avis du Dépôt, s'assure que les libraires soumissionnaires renvoient les cartes défectueuses.

Quels usages de la carte ?

Couramment, la carte sert à déterminer le cap à suivre pour arriver à l'endroit souhaité, à partir du point où le marin a tracé la position de son navire. Chaque jour que dure la traversée, il convient ensuite de suivre le chemin parcouru

31 Le Dépôt rappelle à quel point il faut veiller aux échelles des cartes. En effet, en janvier 1844 le capitaine du *Tancrède* se plaint de ce que, sur sa carte de l'Atlantique, ne figure pas un îlot de l'archipel des Açores qui devrait y être en raison de sa dangerosité. Il ne se rend pas compte que, pour accéder à cette précision, il doit choisir une carte à plus grands points : « Réponse du directeur au ministre de la Marine, janvier 1844 », CARAN-M 1 JJ 118.

32 « Rapport de l'ingénieur Gaussin sur le service des cartes dans les ports de guerre, 8 août 1866 », SHD-MV, BB³ 756.

33 Cette réorganisation intervient en 1868 : « Règlement sur le service des cartes, 1868 », CARAN-M, 1 JJ 121.

en évaluant la distance à l'aide de la vitesse estimée selon le cap moyen que le navire a tenu. C'est « l'estime », une méthode fiable mais très peu précise. Depuis longtemps, les navigateurs la contrôlent par des mesures astronomiques de la latitude. Pour obtenir un point qui soit à la fois précis et sûr, il faudrait également pouvoir déterminer la longitude. Cependant, ce problème est plus difficile à résoudre ; les marins ont le choix entre deux méthodes. La première fait appel à de laborieuses observations astronomiques, dont la plus connue est celle dite des distances lunaires. Elle nécessite également de nombreux calculs qui rebutent les navigateurs. La seconde, qui l'emporte finalement en raison de sa plus grande simplicité, exploite les progrès de l'horlogerie et permet de calculer la différence entre l'heure du méridien d'origine et l'heure locale³⁴.

En 1877, ce processus trouve son aboutissement avec la publication par Antoine Yvon-Villarceau et Henri-Julien Aved de Magnac de *La Nouvelle Navigation*³⁵. Ce traité est une synthèse par l'analyse mathématique, d'une part des efforts faits par les officiers savants pour résoudre la question du point en mer à l'aide d'une méthode géométrique connue sous le nom de « droite de hauteur³⁶ » et, d'autre part, des diverses méthodes de traitement des erreurs des chronomètres³⁷. Désormais, il est possible de fixer la position du navire avec une fiabilité et une précision très grande.

- 34 L'histoire du chronomètre de marine et de la détermination de la longitude est bien connue, on consultera à ce sujet notamment : Frédéric Marguet, *Histoire générale de la navigation du xv^e au xx^e siècle*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1931 ; William J. H. Andrewes (dir.) *The Quest for Longitude: The Proceedings of the Longitude Symposium Harvard University, Cambridge, Massachusetts November 4-6, 1993*, Cambridge (Mass.), Harvard University, 1996, p. 282-328 et Émile Biéumont, *Le Règne du temps. Des cadrans solaires aux horloges atomiques*, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 2016. Nous reprendrons l'appréciation de Guy Boistel, qui regrette que cette histoire soit surtout centrée « non pas du point de vue du développement des méthodes de navigation mais du seul point de vue de l'objet technique que représente le chronomètre de marine ». (Guy Boistel, « Une école pratique d'astronomie au service des marins et des explorateurs : l'observatoire de la marine et du Bureau des longitudes au parc Montsouris (1875-1914) », mémoire d'habilitation à diriger des recherches, t. I, dans *id.*, *Diffusion et mutation des méthodes de l'astronomie nautique, 1749-1905*, Nantes, université de Nantes, 2010, p. 22, en ligne : <http://hal.univ-brest.fr/tel-01341041/document>, consulté le 19 avril 2018.
- 35 Antoine Yvon-Villarceau & Henri-Julien Aved de Magnac, *Traité de navigation. Navigation astronomique. Nouvelle navigation astronomique*, Paris, Gauthier-Villars, 1877.
- 36 On trouvera une synthèse de la question dans : Michel Vanvaerenbergh & Peter Iffland, *Line of Position Navigation: Sumner and Saint-Hilaire, the Two Pillars of Modern Celestial Navigation*, Bloomington, Unlimited Publishing LLC, 2003.
- 37 On citera d'abord les travaux pionniers et appliqués à la navigation d'Ernest de Cornulier publiés dans les *Annales maritimes et coloniales*, en 1831 et 1832 puis 1843 et 1844 et, ensuite, ceux d'Aristide Lieussou : *Recherches sur les variations de la marche des pendules et des chronomètres, suivies d'un projet d'organisation du service des chronomètres appartenant à la marine*, par M. Aristide Lieussou (Paris, Imprimerie de P. Dupont, 1854) et enfin ceux d'Ernest Mouchez, en 1855 qui propose une méthode graphique plus simple pour contrôler et corriger les erreurs des montres. On consultera à ce sujet : Guy Boistel, « De quelle précision a-t-on réellement besoin en mer ? », *Histoire & Mesure*, vol. 21, n° 2, Evelyne Barbin & Guy Boistel (dir.), « Mesurer le ciel et la Terre », p. 140 sq. C'est en 1876

Les logiques commerciales nouvelles qui font de la rapidité de la traversée un important facteur de concurrence ont poussé à l'optimisation des routes. Le raccourcissement des temps de parcours a été rendu possible par l'une des plus importantes innovations dans le domaine de la navigation. Il s'agit des cartes des vents, dont le principe a été inventé par Matthew Fontaine Maury, officier de la marine des États-Unis. À la tête du service hydrographique, il a organisé le traitement de plus de 197 000 observations atmosphériques contenues dans les journaux de bord qui s'entassaient dans les archives et, à l'aide de calculs statistiques, parvient à établir, dans des carrés de cinq degrés de côté, la direction des vents pour chaque mois de l'année. De 1848 à 1873, il fait paraître à un rythme régulier la traduction cartographique des données, sous la forme des *Pilot Charts* ou *Sailing Direction*³⁸. Ce sont les capitaines des *clippers* américains, à la recherche de routes toujours plus rapides qui ont administré la preuve éclatante de l'intérêt et de l'efficacité du travail de Maury. On rappellera le voyage bien connu du capitaine Jackson qui, en suivant les instructions de la première carte publiée, a gagné 35 jours sur un voyage aller et retour de Baltimore à Rio. À la suite de cet exemple, on observe que les armateurs imposent à leurs capitaines de suivre les instructions de Maury³⁹. Cependant, souvent, ils ne peuvent que constater les lacunes dans le système. Les *Sailings Directions* ne sont pas encore assez précises pour le sud de l'océan Indien, sur la route qui va de l'Europe à l'Australie et qui passe par le cap de Bonne-Espérance. Les marins français qui fréquentent la région sont souvent portés à utiliser les instructions de Kerhallet⁴⁰ ou de Joseph Lartigue⁴¹ comme en témoignent la plupart des commandants des transports de l'État qui se rendent en Nouvelle-Calédonie et dans les îles de l'Océanie dans les années 1860.

Le système de Maury prévoit d'enrichir la banque de données des relevés météo grâce à l'envoi par les marins eux-mêmes de leurs observations standardisées. Ils sont attirés par la contrepartie promise par l'US Hydrographic

qu'Édouard Caspari, ingénieur hydrographe, publie une synthèse de la question : *Recherches sur les chronomètres et les instruments nautiques*, Paris, Imprimerie nationale, 1876.

38 On se référera à : Chester G. Hearn, *Tracks in the Sea: Matthew Fontaine Maury and the Mapping of the Oceans*, New York/London, International Marine/McGraw-Hill, 2002 et Fabien Locher, *Le Savant et la Tempête. Étudier l'atmosphère et prévoir le temps au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2008, p. 147-154.

39 « Rapport d'un capitaine marchand transmis au Dépôt des cartes, mars 1862 », CARAN-M, 1J 120.

40 Charles-Philippe de Kerhallet, *Considérations générales sur l'océan Atlantique et instructions particulières pour la navigation sur la côte occidentale d'Afrique*, par M. Charles-Philippe de Kerhallet, Paris, Imprimerie de P. Dupont, 1851.

41 Joseph Lartigue, *Exposition du système des vents ou Traité du mouvement de l'air à la surface du globe et dans les régions élevées de l'atmosphère*, par M. Lartigue, Paris, Robiquet, 1855, 2^e édition.

Office qui fait dont d'un exemplaire des *Pilot Charts* et de quelques cartes nautiques, mais aussi sont nombreux à être motivés par l'idée qu'ils contribuent à une grande œuvre collective. Les autres marines occidentales entreprennent également de constituer leur propre service et de compléter directement, selon la méthodologie de Maury, les blancs des cartes des vents⁴². Durant les cinquante années qui suivirent le congrès de Bruxelles de 1853⁴³ qui organisa la coopération internationale, les marins anglais ont envoyé 7 millions de résumés de leurs observations, 10 millions pour les Allemands et 3,5 millions pour les Hollandais⁴⁴. Les officiers de marine, bien sûr, mais aussi les capitaines marchands sont fortement incités à participer à ce grand élan. Cependant, l'effort français reste limité, faute de la création d'un véritable service dédié aux observations météorologiques⁴⁵. Les cartes de Maury sont simplement distribuées aux navires et souvent dans la version que publie le Board Of Trade, c'est-à-dire sous une forme simplifiée dans laquelle le maillage a été agrandi au détriment de la précision, ce dont se plaignent les marins⁴⁶. En outre, il faut attendre 1859 pour que soit publiée la première traduction des instructions qui accompagnent les cartes⁴⁷. L'ouvrage, très vite épuisé, ne sera réédité qu'en 1863. Les travaux pionniers de Maury auxquels on a souvent reproché la faiblesse des conceptions scientifiques sont poursuivis par d'autres⁴⁸, on citera notamment Léon Brault. Sorti en très bon rang de l'École polytechnique, il choisit la marine mais la maladie l'empêche de poursuivre une carrière opérationnelle, il se tourne alors résolument vers la science et propose, en 1870, de faire enfin émerger en France la recherche sur la physique de l'atmosphère et de l'appliquer à la navigation⁴⁹. À partir des données contenues dans les journaux de bord conservés dans les ports français, son équipe compose et publie des cartes statistiques qui figurent le régime des vents avec – et c'est là la nouveauté – leur force probable.

42 Fabien Locher, *Le Savant et la Tempête*, op. cit., p. 46.

43 *Ibid.*, p. 151 ; Chester G. Hearn, *Tracks in the Sea*, op. cit., p. 185-192.

44 *Ibid.*, p. 246.

45 Georges Cloué, nouvellement nommé à la direction du Dépôt à l'été 1878, s'étonne auprès du ministre qu'aucun navire marchand français n'ait envoyé d'observations météorologiques dignes de ce nom : SHD-MV, BB³ 872.

46 « Rapport du capitaine du *Malabar*, 31 mars 1862 », CARAN-M, 1 J 120.

47 Matthew Fontaine Maury, *Instructions nautiques destinées à accompagner les cartes de vents et de courants*, trad. Édouard-Polydore Vanéechout, Paris, Imprimerie de Firmin-Didot frères, fils et Cie, 1859.

48 On consultera à ce sujet notamment : Patrick Geistdoerfer, *Histoire de l'océanographie*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2015, p. 50-52.

49 Louis Brault, *Projet de nouvelles cartes de navigation donnant à la fois la direction, l'intensité et la succession probables des vents*, par M. L. Brault, Paris, Challamel, 1870 ; Fabien Locher, *Le Savant et la Tempête*, op. cit., p. 154-167 ; Arnold Court, « La rose des vents segmentaire de Léon Brault (1839-1885) », *La Météorologie*, numéro spécial, 1995, p. 118-125.

Une fois que la côte est aperçue, commence le travail de reconnaissance ; c'est un moment délicat qui pouvait prendre de longues heures quand seuls l'estime et le calcul de la latitude servaient à établir un point. Désormais ce temps est considérablement raccourci grâce à l'usage des chronomètres et au calcul du point par la méthode de la droite de hauteur. Il est même possible de le faire de nuit et, d'autant plus, si la présence d'un phare vient lever les doutes. Ensuite, les marins entrent dans la phase de la navigation côtière. La méthode la plus fiable est de se reposer alors sur le savoir des pilotes dont le métier est de définir une route sûre à partir de la connaissance de l'environnement acquise par l'expérience. Cependant, l'extension spatiale prise par le commerce maritime et les opérations militaires dépasse largement les limites de ce système⁵⁰. Il n'est plus question, sauf circonstance exceptionnelle, de passer de longues heures à attendre un pilote ou bien de s'en remettre à un marin pratique dont on n'est pas sûr et avec lequel la communication sera difficile. Le pilotage se structure désormais autour des centres portuaires et dans les rivières les plus fréquentées.

Le marin doit donc redoubler d'attention, ralentir et sonder souvent en avançant plus ou moins à tâtons. Pour accélérer sa navigation, il doit faire un usage raisonné des outils qu'il a à sa disposition, les cartes tout d'abord mais aussi les instructions nautiques et les gravures des vues de côtes et enfin le balisage et les phares dont le réseau se déploie sur les littoraux de la planète⁵¹. Cependant, le balisage n'est pas standardisé⁵² et les marins observent de grandes distorsions entre la réalité du terrain et les informations données par les livres des feux. Enfin, ce réseau est rarement incorporé dans la construction de la carte et les marins qui ajoutent les phares à la main prennent de grands risques car la précision qu'ils obtiennent en traçant ensuite des alignements est très loin de suffire⁵³.

50 On notera cependant que la marine de guerre continue de former des pilotes pour la navigation sur les côtes françaises en estimant qu'aucun système fondé sur la carte ne permettra une meilleure sécurité et une meilleure exploitation de l'espace. L'école des pilotes de la flotte est créée à cet effet en 1862 et formera ce corps d'élite jusqu'en 1965, année de sa fermeture.

51 En 1843, Philippe Coulier donne le chiffre d'environ 1 020 phares en service pour l'ensemble des littoraux dans la *Description générale des phares, fanaux et remarques existant sur les plages maritimes du globe à l'usage des navigateurs*, Paris, Robiquet, 1843. Par comparaison, les *Annales du sauvetage maritime*, pour le 1^{er} janvier 1867, donnent le chiffre de 2 814 phares et fanaux de tout type pour l'ensemble des littoraux de la planète.

52 Le balisage ne sera pas uniformisé avant que les décisions prises lors de la conférence maritime internationale de Washington en 1889 ne soient suivies d'effets.

53 À l'occasion de l'examen du rapport du commandant du *Souffleur*, le 24 juillet 1861, les ingénieurs du Dépôt constatent que l'ajout des phares, dans la carte, est une pratique courante mais dangereuse quand on néglige de se reporter aux indications des livres des feux. C'est ce qui a failli causer la perte de ce navire à l'entrée de la Loire. Enfin le Dépôt s'efforce de faire comprendre qu'il faut procéder à des opérations de triangulation sur le terrain avant de faire entrer les nouveaux amers dans le réseau des points qui sous-tendent

Prudemment, une nouvelle pratique de la navigation côtière se met en place, les marins se conduisent alors en relevant des amers ce qui permet de positionner le navire, ensuite, ils évaluent la route à suivre en se fiant à la topographie qu'ils déduisent de la lecture des sondes notées sur la carte. Généralement, figure au moins une isobathe qui délimite l'extension maximale observée d'une roche, découvrant ou non, et à l'intérieur de laquelle il n'est pas prudent de rentrer. Pour les parages les mieux connus et les plus fréquentés, la carte figure également une route déjà tracée que l'on peut suivre en alignant des amers bien visibles. L'efficacité de la méthode repose entièrement sur la justesse de la carte et sur sa précision. Ensuite, il faut qu'elle soit à une échelle convenable et de tels documents sont finalement assez rares. Les exemples de navigateurs qui se sont perdus pour avoir utilisé près des côtes des cartes inadaptées sont fréquents, surtout lorsqu'après une traversée difficile ils doivent longer des rivages qu'ils connaissent mal⁵⁴. Cependant, on observe que, même dans de bonnes conditions, les marins n'ont que très peu recours à une navigation côtière fondée sur un point déterminé par des relèvements successifs. En effet, la recherche de la sûreté commande qu'on n'accorde qu'une confiance limitée dans un outil qui n'a pas encore fait ses preuves. À ce sujet, l'exemple du commandant Lenormant de Kergrist mérite qu'on s'y arrête. Alors que la corvette à vapeur qu'il commande, le *D'Assas*, entre dans les chenaux de Patagonie, le lieutenant de vaisseau, Gustave Potier de la Houssaye, qui remplace alors l'officier de route malade, a une idée qui paraît très originale au commandant. Il s'agit justement de prendre des relèvements fréquents des éléments saillants pour tracer la route et définir le cap. De la sorte, insiste-t-il, le navire est passé sans hésitation et sans ralentir, ce dont il félicite chaudement Potier qui « lui a été d'un secours immense⁵⁵ ». On comprend que ce qui paraît très banal au navigateur d'aujourd'hui est encore hautement innovant en 1865. Il faut imaginer alors cet homme faisant des allers et retours entre son compas de relèvement et la carte déployée à proximité sur une table de fortune. Tout le problème est là, le navire n'est pas du tout adapté à cette pratique. Les cartes sont précieusement rangées à l'abri et il est hors de question de les sortir sur le pont, c'est même la marque de l'incompétence du marin qui n'a pas préparé sa navigation et qui ne sait pas quels phares se présenteront ni quel sera l'angle selon lequel il devra relever ses amers. On comprend mieux le tableau que fait le

la carte et que cela explique la lenteur avec laquelle les cartes sont mises à jour : « Rapport au ministre de la Marine », CARAN-M, 1 JJ 120.

54 On citera en exemple ce cas du naufrage du *Windsor Castle* analysé par *Cape Times* dans l'édition du 28 novembre 1877, SHD-MV, BB^a 864.

55 *Annales hydrographiques. Recueil d'avis, instructions, documents et mémoires relatifs à l'hydrographie et à la navigation*, n° 26, 1865, p. 13.

jeune officier René de Cornulier de 1839. Il explique que porter un relèvement sur une carte et donner un cap au timonier est « simple quand on opère à tête reposée [mais que cette opération] ne laisse pas d'être trop longue et sujette à erreur quand l'esprit est sous le poids des préoccupations telles que le suppose la position dans laquelle se trouve un navire qui donne de nuit dans un port précédé de nombreux dangers et là une erreur et c'est le naufrage⁵⁶ ». Quelques années plus tard, en 1875, Hippolyte de Roujoux, formé également sur des navires à voiles, fait le même constat :

Dans le raz de Sein par mauvais temps, les relèvements au compas sont rendus tout à fait impraticables par les mouvements désordonnés de la rose, et, en admettant qu'on puisse en prendre, il faut encore les porter sur la carte, ce qui doit se faire sur le pont, attendu qu'on n'a pas le temps de descendre; l'opération devient presque impossible quand il vente et quand il pleut. Dans tous les cas, elle exige un certain temps et l'on n'en a pas à perdre pour prendre une décision, quand on est poussé à la fois par une forte brise et par le courant⁵⁷.

140

Pourtant, c'est bien cette méthode qui s'impose peu à peu. En 1869, elle est jugée suffisamment pionnière pour que le commandant du *Bougainville*, qui sert de bâtiment d'instruction aux élèves officiers de l'École navale, juge bon de la relater dans le rapport que le secrétariat du ministre transfère au Dépôt⁵⁸. Ce changement dans les pratiques est rendu possible par la mutation du navire lui-même, ce qui permet une véritable révolution dans l'ergonomie des lieux où s'établit la navigation. On retiendra que la disparition progressive du gréement et l'invention du servomoteur⁵⁹ ont permis de déplacer vers l'avant le poste de navigation courante et de donner une meilleure vision d'ensemble au navigateur. Cela a surtout permis de rapprocher le manipulateur de barre, la table à carte et les compas de relèvement, ce qui a eu pour effet de rendre la navigation par relèvement matériellement possible.

Enfin, la révolution des techniques de navigation a permis aux marins européens et américains de sortir du périmètre connu. Les pionniers partent explorer et exploiter des littoraux encore à l'écart des circuits mondiaux et initient la pratique du *tramping*; cette navigation à la cueillette se développe à mesure que les documents se font plus précis. Les marins du commerce participent activement à l'accroissement du savoir nautique dont dépendra le

56 « Mémoire adressé à l'ingénieur Chazallon par René de Cornulier Lucinière sur la disposition à donner aux cartes marines, 20 septembre 1839 », CARAN-M, Fonds hydrographique, 3 J] 6.

57 *Annales hydrographiques. Recueil d'avis, instructions, documents et mémoires relatifs à l'hydrographie et à la navigation*, n° 38, 1875, p. 314.

58 « Rapport du commandant du *Bougainville*, 10 août 1869 », SHD-MV, BB³ 786.

59 Le servomoteur mis au point par Joseph Farcot dans le courant des années 1870 permet de miniaturiser la barre et de n'avoir besoin que de la force d'un seul homme pour l'actionner.

succès de leur propre entreprise et de celle de l'armement qui les emploie. Ils s'aventurent notamment dans les rivières d'Amérique centrale⁶⁰ et du Sud⁶¹, dans celles d'Afrique occidentale et de Madagascar et parviennent à se diriger dans des espaces où ils ne sont encore jamais allés. La carte moderne est une des innovations qui a contribué à la révolution maritime au cours du XIX^e siècle, selon l'ambition du Dépôt des cartes et plans, elle a permis que les navigateurs « [deviennent] leur propre pilote⁶² ».

60 En mars 1853, le comité consultatif du Dépôt examine le travail du capitaine Myionnet-Dupuy auteur de croquis de la côte du Nicaragua où il espère que, désormais, les marchands français pourront concurrencer les Anglais et naviguer en se passant des services des pilotes de la région : « Rapport du comité consultatif », CARAN-M, 1 JJ 119.

61 Les capitaines français s'intéressent très tôt aux ports du Brésil ; en 1853, Churitte le capitaine de l'*Occident*, un navire de Saint-Jean-de-Luz, visite Rio Grande do Norte, copie le plan réalisé par le pilote local et le fait transmettre ensuite au Dépôt qui envisage de le reproduire (CARAN-M, 3 JJ 313).

62 « Note pour le directeur général du Dépôt, 4 décembre 1858 », SHD-MV BB³ 711.

TENTATIVE DE RECONSTITUTION DE LA CHAÎNE
OPÉRATOIRE DE LA RÉPARATION NAVALE
DU VII^e SIÈCLE AV. J.-C. AU VII^e SIÈCLE APR. J.-C.¹

Hélène Chaussade
Archéologue plongeuse
Diplômée d'un master histoire à l'université du Maine
CReAAH, UMR CNRS 6566

« Pas de bête comme la mer pour dépecer une proie. L'eau est pleine de griffes. Le vent mord, le fleuve dévore; la vague est une mâchoire. C'est à la fois de l'arrachement et de l'écrasement. L'océan a le même coup de patte que le lion. »

Victor Hugo, *Les Travailleurs de la mer*, 1866

Tous les navires, quelle que soit l'époque, ont été confrontés aux tempêtes et aux collisions, se sont échoués ou tout simplement ont subi les ravages du temps. Les coques en bois, en proie à la pourriture et aux tarets, devaient donc être régulièrement réparées². La question de la réparation des navires antiques a déjà été abordée ponctuellement, lors de la publication d'une coque qui signale des réfections. Hormis un article de John R. Steffy en 1999³, le sujet n'a jamais été évoqué en tant que tel.

Or, la question est essentielle. En effet, elle découle directement d'un premier problème, qui revêt un enjeu économique – celui de la longévité des coques. Combien de temps un navire restait-il en usage? Lorsqu'un navire vieillissait, était-il préférable d'en construire un nouveau ou de le réparer? Surtout, l'observation attentive des coques permet de déterminer les endroits à la fois les

- 1 Le présent article est fondé sur un mémoire de master consacré aux réparations navales, soutenu en septembre 2015 à l'université du Maine, sous la direction d'Emmanuel Nantet. Nous remercions ce dernier d'avoir dirigé notre recherche et prodigué ses nombreux encouragements. L'article a également bénéficié de la relecture de Marie-Pierre Jézégou et Barbara Delacroix. Que toutes les personnes citées reçoivent ici l'expression de notre gratitude. Les erreurs qui subsisteraient relèvent bien sûr de notre responsabilité.
- 2 John Richard Steffy, « Ancient Ship Repairs », v^e Colloque international sur la construction navale dans l'Antiquité, *Tropis*, n^o 5, 1999, p. 395.
- 3 *Ibid.*, p. 395-408.

plus sollicités et les plus fragiles. Quoique les navires antiques aient témoigné de remarquables qualités architecturales, ils présentaient également des faiblesses. C'est d'ailleurs en s'efforçant de remédier à ces dernières que les Anciens modifièrent leurs techniques de construction.

Ainsi, l'étude des procédés de réparation navale s'inscrit d'emblée dans une réflexion générale sur l'évolution des techniques de construction navale.

Entre le VIII^e siècle av. J.-C. et le VII^e siècle, ces dernières connurent des modifications importantes. Durant l'époque archaïque, les navires grecs étaient bien souvent assemblés au moyen de ligatures⁴. Mais dès la fin du VI^e siècle, cette technique fut progressivement remplacée par un assemblage par tenons et mortaises⁵. La méthode de construction des navires connut également une évolution notable. D'abord construits sur bordé⁶, les navires furent bâtis, à partir du haut Moyen Âge, sur couples⁷.

144

Quel matériel les Anciens utilisaient-ils pour réparer leurs navires ?

Les fouilles d'épaves ont révélé de nombreux outils de charpentier, de feuilles de plomb, de la poix ou bien encore des bois de rechange. L'inventaire du matériel de réparation permet donc de déterminer plus précisément sa composition et sa potentielle évolution au fil du temps.

Le matériel retrouvé à bord soulève une autre question : celle des réparations en mer et du personnel dédié à ces réparations. Procédait-on à des réparations au cours du voyage ? Si tel était le cas, pouvaient-elles être effectuées en mer ? Les ports étaient-ils pourvus des infrastructures nécessaires pour procéder à ces réparations ?

Nous n'apporterons pas des réponses exhaustives à toutes ces questions, mais nous nous efforcerons de donner quelques pistes de réflexion. Nous aborderons essentiellement les matériaux de réparation, les outils utilisés et les réparations de charpentes dans leur contexte.

4 Patrice Pomey & Yaacov Kahanov, « The Greek Sewn Shipbuilding Tradition and the *Ma'agan Mikhael* Ship: A Comparison with Mediterranean Parallels from the Sixth to the Fourth Centuries BC », *The Mariner's Mirror*, vol. 90, n° 1, 2004, p. 6-28. Assemblage par ligatures : les éléments de la coque sont assemblés au moyen de cordes comme s'ils étaient cousus.

5 Assemblage par tenons et mortaises : les éléments de la coque sont assemblés entre eux au moyen de languettes en bois insérées dans des ouvertures préétablies et sont ensuite chevillés.

6 Construction sur bordé : la forme de la carène est déterminée au fur et à mesure par les virures du bordé. Le bordé est l'ensemble des planches qui revêtent les membrures et forment l'enveloppe extérieure des navires. Patrice Pomey, « Principes et méthodes de construction en architecture navale antique », *Cahiers d'Histoire*, vol. 33, n° 3-4, « Navires et commerce de la Méditerranée antique. Hommage à Jean Rougé », 1988, p. 397-412.

7 Construction sur couples : la forme de la carène est déterminée par le squelette préalablement établi avant d'être revêtu des planches de bordé. Les couples sont des pièces transversales du navire. Patrice Pomey, Yaacov Kahanov & Eric Rieth, « Transition from Shell to Skeleton in Ancient Mediterranean Ship-Construction: Analysis, Problems, and Future Research », *International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 41, n° 2, 2012, p. 235-314.

LES DIFFÉRENTS MATÉRIAUX DE RÉPARATION :
LE BOIS, LE PLOMB ET LES MATÉRIAUX D'ÉTANCHÉITÉ

Les épaves observées montrent que le bois employé pour la réparation est parfois différent de celui utilisé lors de la construction⁸. Ces bois proviennent soit d'une essence couramment employée pour la construction navale dans la région, soit d'une tout autre région. Dans le premier cas, les essences sont géographiquement proches de la provenance du navire. En effet, beaucoup d'essences sont méditerranéennes, voire européennes. Pour ces réparations, il est difficile de dire si elles eurent lieu à proximité du chantier de construction ou bien si elles furent effectuées au cours d'un trajet en Méditerranée. En revanche, lorsque les réparations sont assurées au moyen d'essences provenant d'une région spécifique, qui se distinguent nettement de celles qui furent utilisées sur le lieu de la construction, elles révèlent probablement que le navire a été réparé au cours d'un voyage. C'est le cas d'une seule épave, celle d'*Anthirrhodos Island*⁹, dont la coque, datée du I^{er} siècle, gît dans le port d'Alexandrie, en Égypte. La réparation concerne une varangue située à l'arrière du navire¹⁰. Contrairement aux autres varangues qui sont faites d'essences attestées en Méditerranée septentrionale, celle-là est débitée dans du figuier sycomore, une essence égyptienne. Les fouilleurs en ont déduit que le bateau aurait été construit en Méditerranée septentrionale, mais qu'il aurait été réparé en Égypte. Cependant, la prudence s'impose. Le figuier sycomore a parfois été utilisé dans la construction en Méditerranée septentrionale. Mais le fait que ce navire ait sombré en Égypte semble plutôt montrer qu'il avait pour habitude de naviguer dans ces eaux, ce qui l'aurait amené à y être réparé.

Le référencement des origines des essences employées pour les réparations navales semble indiquer que le choix de l'essence découle surtout de sa disponibilité plutôt que de ses qualités. Évidemment, certaines réparations sont faites avec du bois couramment utilisé en charpenterie navale, comme c'est le cas des réparations en chêne sur *La Madrague de Giens*¹¹ (-75 et -60 av. J.-C.), ou en pin d'Alep sur l'épave *Pakoštane*¹² (début du V^e siècle). Le

- 8 Michel Rival, *La Charpenterie navale romaine. Matériaux, méthodes et moyens*, Paris, CNRS éditions, 1991; Jean-Marie Ballu, *Bois de marine. Les bateaux naissent en forêt*, Paris, Éditions du Gerfaut, 2008.
- 9 Emmanuel Nantet, *Phortia. Le Tonnage des navires de commerce en Méditerranée du VIII^e siècle av. l'è. chr. au VII^e siècle de l'è. chr.*, thèse de doctorat, sous la dir. de Roland Étienne & Patrice Pomey, université Paris I, 2010, t. II, épave n° 47, p. 246-250.
- 10 Varangue : poutre qui s'appuie sur la quille et dont les bras latéraux supportent les allonges de la membrure.
- 11 André Tchernia, Patrice Pomey & Antoinette Hesnard, « L'épave romaine de la madrague de Giens (Var) », *Gallia*, supplément au n° 34, 1978.
- 12 Giulia Boetto, Stéphanie Marlier, Irena Rossi Radic & Sdenko Brusic, « L'épave de Pakoštane, Croatie (fin IV^e - début V^e siècle apr. J.-C.). Résultats d'un projet de recherche franco-croate », *Archaeonautica*, n° 17, p. 105-151.

pin d'Alep est souvent utilisé parce qu'il pousse près des littoraux et alimente donc facilement les chantiers navals. Ce bois est souvent utilisé pour débiter le bordé des petits navires, mais ici il est employé en tant que membrure¹³. *Pakoštane* est par conséquent un très bon exemple de l'utilisation d'un bois plutôt disponible que de qualité. En outre, les autres bois utilisés – frêne, pin brutia – pour débiter des membrures de remplacement sur ce navire ne sont pas non plus des essences de qualité et ne sont pas courants en charpenterie navale. Le frêne est un bois généralement écarté des chantiers navals du fait de sa très mauvaise résistance, le figuier est un bois léger et cassant, enfin, le pin brutia est loin d'être de très bonne qualité. *Pakoštane* présente la particularité d'avoir été taillée dans une multitude de bois différents, mais ils sont tous présents en Croatie, le lieu de provenance du navire. Sur *La Madrague de Giens*, l'utilisation du pin noir pour tailler une virure de remplacement est étonnante¹⁴. C'est en effet un bois très résineux difficile à tailler et qui ne présente pas les qualités requises. C'est encore plus flagrant sur *Port-Vendres I*¹⁵ (1-20 apr. J.-C.). L'olivier est morphologiquement impropre au débitage de virures. Pourtant les charpentiers ont taillé une virure de remplacement à partir de cette essence. Même si l'olivier est très solide, le choix d'un bois difficile à travailler pour une virure de remplacement est surprenant. Dans le cas de *Pabuç Burnu*¹⁶ (VI^e siècle av. J.C.), c'est le bois d'oléandre qui a été utilisé pour des chevilles de réparation. Toutefois, ce bois provient d'un arbuste et n'est donc pas habituellement employé en charpenterie navale. Il semble avoir été utilisé par défaut et parce qu'il ne concernait que de petites pièces. Parfois, sûrement dans un souci d'économie, les charpentiers ont choisi de réemployer un bois déjà utilisé et usé plutôt qu'un bois solide et en parfaite santé, comme l'atteste l'épave *Kyrenia*¹⁷ (-295 et -285). Bien évidemment, certains navires ont été réparés avec des bois de qualité. L'épave *Barthélémy B*¹⁸ (début du I^{er} siècle) dispose d'un galbord¹⁹ dont une section a été réparée avec de l'orme. Ce dernier est une essence de très bonne qualité, employée principalement pour les pièces maîtresses longitudinales

13 Membrure : assemblage de diverses pièces de bois qui forment la structure transversale du navire.

14 Virure : suite de bordages qui constitue le bordé.

15 Bernard Liou, « L'épave romaine de l'anse Gerbal à Port-Vendres », *Comptes rendus des séances de l'Académie des inscriptions et belles-lettres* (désormais CRAI), vol. 118, n° 3, 1974, p. 414-433.

16 Emmanuel Nantet, *Phortia*, op. cit., t. II, épave n° 6, p. 35-40.

17 John Richard Steffy, *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*, College Station, Texas A & M University Press, 1994, p. 42-59.

18 Anne Lopez & Jean-Pierre Joncheray, « L'épave *Barthélémy B*, à Saint-Raphaël (Var, France) », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, n° 15, 2004, p. 7-72.

19 Galbord : partie du bordé la plus voisine de la quille.

comme la quille²⁰, mais demeure néanmoins très difficile à tailler en virures. Il est possible que l'orme ait servi sur une construction précédant la réparation et que seuls les restes aient été utilisés. Le choix des bois pour réparer relève plus de la géographie et de la disponibilité des essences, que d'une volonté de réparer qualitativement.

Les charpentiers embarquaient quelquefois avec eux du bois ou des pièces de rechange afin de parer aux réparations éventuelles. C'est en tous cas ce que semble indiquer la réserve de bois trouvée sur l'épave *Kyrenia*. Des pièces de rechange ont été découvertes sur les épaves *Laurons II*²¹ (milieu du III^e siècle – début du IV^e siècle) et *Port-Vendres V*²² (1-20 apr. J.-C.). Il s'agit de barres de gouvernail neuves. Sur l'épave *Barthélémy B*, la fouille a livré des brindilles de bois, des chevilles et un tenon. Des anneaux toriques de rechange ont été découverts sur l'épave *Dramont D*²³ (v. 50 apr. J.-C.). Mais le bois n'était pas le seul matériel que les charpentiers utilisaient pour réparer. Ils se servaient également de plomb.

Le plomb est une matière très utilisée pour les réparations navales. On l'utilisait pour obstruer des entrées d'eau ou pour renforcer des parties fragiles ou altérées. Il faisait partie du matériel de réparation couramment chargé à bord du navire. L'épave *Lerici*²⁴ (entre -100 et -80) livra un lingot de plomb qui coïncide avec la présence de feuilles de plomb sur la coque. Sur l'épave *Porto Nuovo*²⁵ (en l'an 30), on peut établir la même corrélation entre le rouleau de plomb retrouvé en son bord et le plomb présent sur la coque. Elle a également livré une plaque quadrangulaire ayant conservé l'empreinte de clous spéciaux prévus pour la fixation des doublages en plomb, ce qui indiquerait que le plomb était utilisé à des fins réparatrices. Pour les épaves *Chrétienne H*²⁶ (entre 15 et 25 apr. J.-C.) et *Tre Senghe A*²⁷ (entre -30 et -20), le plomb, a été retrouvé à côté des outils appartenant au charpentier. Ils devaient donc également servir à réparer. Leur

20 Quille : pièce axiale de la partie inférieure de la coque allant de la proue à la poupe.

21 Serge Ximénès & Martine Moerman, « Le matériel archéologique de l'épave *Laurons II* (Martigues, Bouches-du-Rhône) », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, n° 10, 1991, p. 209-222.

22 Marie-Pierre Jézégou & Cyr Descamps, « Les vestiges du système de gouvernail découverts sur l'épave de la Mirande », dans Éric Rieth (dir.), *Méditerranée antique. Pêche, navigation, commerce*, Paris, Éditions du CTHS, 1998, p. 189-196.

23 Jean-Pierre Joncheray, « Étude de l'épave *Dramont D* : IV, les objets métalliques », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, n° 4, 1975, p. 5-18.

24 Emmanuel Nantet, *Phortia*, op. cit., t. II, épave n° 47, p. 254-256.

25 Hélène Bernard, Jean-Claude Bessac, Paul Mardikian & Michel Feugère, « L'épave romaine en marbre de Porto Novo », *Journal of Roman Archaeology*, n° 11, 1998, p. 53-81.

26 Claude Santamaria, « L'épave "H" de la Chrétienne à Saint-Raphaël (Var) », *Archaeonautica*, n° 4, 1984, p. 9-52.

27 Alice Freschi, « Il relitto "A" delle Tre Senghe (Isole Tremiti). Campagna di 1981 relazione preliminare », *Archeologia Subacquea, Bolletino d'Arte*, supplément n° 4, 1982, p. 89-100.

forme, un rouleau pour l'une et une feuille pour l'autre, prête à l'emploi, prouve aussi leur fonction. L'épave *Port-Vendres V* a aussi livré un rouleau ainsi qu'un fragment de feuille à rapprocher de la découverte d'une plaquette de plomb portant une trace de trou, et prouvant son utilisation sur la coque. Sur l'épave *Pakoštane*, la découverte d'une plaquette dépourvue de traces de clous pourrait indiquer qu'elle était gardée en réserve pour une réparation éventuelle. En effet, l'épave présente de multiples réparations faites de plaquettes et de plaques de plomb. Dans l'épave *La Madrague de Giens*, les lingots de plomb sont trop légers pour avoir servi de lest et devaient être réservés aux réparations. D'ailleurs, ils étaient faciles d'accès, se logeant sur le pont et non pas à fond de cale. De plus, deux fragments de lingot, l'un recoupé et l'autre refondu, ont été retrouvés, démontrant leur utilisation. Sur l'épave *Madhia*²⁸ (entre -100 et -80), la fouille a livré douze lingots sûrement destinés à être fondus pour protéger le bordé, bien trop légers pour servir de lest et venant d'Ibérie et non d'Orient comme le navire. La dernière épave concernée par des restes de plomb est *Yassi Ada I*²⁹ (v. 625 apr. J.-C.) qui possédait à son bord une tôle de plomb, ainsi que des restes du moule ayant servi à la fabriquer. Ces deux découvertes permettent d'affirmer que l'on pouvait concevoir certains éléments en plomb à bord selon les nécessités.

Lorsque les bateaux étaient réparés, les charpentiers se devaient parfois de refaire l'étanchéité du navire. Deux épaves, *Héliopolis I* (IV^e siècle), et *Saint-Gervais 2* (VII^e siècle), transportaient de la poix dans des amphores et des tonneaux³⁰. La poix est une substance végétale tirée de la distillation d'arbres résineux. Dans la construction sur bordé, il n'y pas de calfatage, la construction même le rendant impossible³¹. En effet, calfater apparaît difficile si l'on ne veut pas déchausser les tenons qui servent à assembler des virures, déjà très serrées. Cependant, on assure tout de même l'étanchéité avec de la poix. De même, il pouvait y avoir du brai à bord. Issu de la distillation d'arbres feuillus, le brai avait la même vocation que la poix. Le brai, coulé à chaud sur le bordé, colmate les interstices, permet à la fois l'étanchéité et le collage des pièces. La présence de brai se vérifie sur l'épave *Pointe de la Luque B*³² (début du IV^e siècle) : l'une des feuilles de plomb est enduite de brai à l'extérieur, et à l'intérieur d'un produit

28 Emmanuel Nantet, *Phortia*, op. cit., t. II, épave n° 25, p. 134-142.

29 George Fletcher Bass & Frederick H. Van Doorninck, *Yassi Ada: A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*, College Station, Texas A & M University, 1982, t. I.

30 Emmanuel Nantet, *Phortia*, op. cit., t. II, épave n° 73, p. 358-362 et épave n° 90, p. 439-443.

31 Piero Alfred Gianfrotta & Patrice Pomey, *L'Archéologie sous la mer. Histoire, techniques, découvertes et épaves*, Paris, Nathan, 1981, p. 262-263.

32 Jean-Pierre Clerc & Jean-Claude Negrel, « Premiers résultats de la campagne de fouilles 1971 sur l'épave B de la pointe de la Luque », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, n° 2, 1973, p. 61-71.

ayant l'aspect de ciment. Nous pouvons faire le même constat sur l'épave *Pakoštane* où les plaquettes de plomb pour réparer sont associées à un mastic de couleur brun jaune. Sur l'épave *Kyrenia*, les clous utilisés sur le bordé réparé sont recouverts d'un mélange de feuilles d'agave et de poix résineuse recouvert de feuilles de plomb.

Sur *Port-Vendres I*, on observe l'usage, étonnant, pour un navire à construction sur bordé, d'une étoupe de calfatage sur certains cans de bordé³³. Elle doit être associée à la réparation faite avec du bois d'olivier. Ce bois, associé au cyprès et au pin d'Alep, qui sont les bois de construction, crée inévitablement des interstices. Ce sont des bois morphologiquement différents et qui travaillent différemment. Par conséquent, les virures ne peuvent pas se joindre correctement. L'étoupe est un sous-produit non tissé du chanvre et du lin. Si les navires à construction sur bordé, excepté *Port-Vendres I*, n'utilisent pas de calfatage, il est courant qu'ils utilisent la méthode du lutage. Cette méthode consiste à déposer un matériau d'étanchéité entre les joints des bordages au fur et à mesure du montage du bordé pour rendre la coque étanche³⁴. Les fibres végétales découvertes sur le bordé de l'épave *Mandirac*³⁵ (fin du IV^e siècle – début du V^e siècle), notamment sur l'un des cans bordant un morceau de virure réparée, témoignent de ce recours au lutage. Le lutage devait certainement être renouvelé lors des réparations pour assurer une étanchéité optimale.

LES OUTILS DE LA RÉPARATION NAVALE

De nombreuses épaves ont livré des outils servant à travailler ces matériaux et à effectuer les réparations à bord. Sur certaines, c'est même la caisse à outils du charpentier qui a été retrouvée. C'est le cas pour l'épave *Ma'agan Mikhael*³⁶ (400 av. J.-C.), où douze outils contenus dans un panier ont pu être découverts. L'épave *Dramont D* (50 apr. J.-C.) contenait des clous, un manche d'outil, des fragments de plomb et des pièces de rechange dans un petit panier d'osier. L'épave *Yassi Ada I* (v. 625 apr. J.-C.) comprenait douze outils contenus dans un coffre. Lorsqu'aucun contenant n'est retrouvé, les outils sont souvent découverts regroupés, parfois même avec des matériaux de réparation. Sur l'épave *Chrétienne H* (I^{er} siècle), les outils ont été trouvés

33 Can : tranche d'une planche de bordé. Michel Rival, *La Charpenterie navale romaine. Matériaux, méthodes et moyens*, Paris, CNRS Éditions, 1991, p. 267-296.

34 Patrice Pomey et Éric Rieth, *L'Archéologie navale*, Paris, Errance, 2005, p. 212.

35 Marie-Pierre Jézégou, Patrick Andersch Goodfellow, Jonathan Letuppe & Corinne Sanchez, « Underwater Construction and Maintenance – A Wreck from Late Antiquity used to Repair a Breach in the Bank of the Narbonne Harbor Channel », *Skyllis*, vol. 15, n° 1, 2015, p. 33-39.

36 Elisha Linder et Yaacov Kahanov (dir.), *The Ma'agan Mikhael Ship: The Recovery of a 2400-Year-Old Merchantman. Final Report*, Haïfa, Israël Exploration Society, 2004, t. II.

au même endroit que les feuilles de plomb. Sur l'épave *Barthélemy B* (début du 1^{er} siècle) les outils ont été localisés ensemble, à la poupe, vers la cuisine. Les outils de l'épave *Dramont G*³⁷ (fin 60 apr. J.-C.) faisaient partie de la même gangue concrétionnaire. Les outils semblaient donc avoir une place réservée sur les navires, en cabine³⁸ ou en cambuse, et ce, quelle que soit l'époque, du moins sur notre période allant du VIII^e siècle av. J. C. au VII^e siècle de notre ère.

150

Ces outils peuvent être classés en plusieurs catégories selon leur utilité. La hache sert à couper, d'autres outils tels l'herminette, le rabot, le ciseau, la gouge, le pic et la lime servent à dégrossir et tailler le bois. On retrouve également des outils servant à frapper avec la présence de marteaux et de maillets. Les forets à archets avec les archets de forage et les mèches, forets et vrilles qui leur sont rattachés ainsi que la tarière sont utilisés pour percer. La dernière catégorie d'outils recensée est celle des outils de mesure avec le poinçon, la règle, l'équerre, le compas et le fil à plomb. Ces outils ont tous une fonction différente, et certains ont des formes variées, permettant d'effectuer des travaux spécifiques. C'est par exemple le cas des ciseaux, il en existe de plusieurs sortes selon le travail que l'on veut effectuer, c'est pourquoi l'épave *Ma'agan Mikhael* en comportait cinq différents : trois ciseaux à douille de taille diverse, et deux ciseaux à soie de longueur différente mais de même diamètre. Les mortaises de tailles variées nécessitaient la présence de ciseaux différents. Les ciseaux à soie de même diamètre suggèrent que l'on embarquait aussi des outils de rechange. Sur l'épave *Camarina A*³⁹ (fin du II^e siècle-début du III^e siècle), deux marteaux semblables ont été retrouvés, l'un était peut-être le substitut de l'autre. À l'inverse, sur l'épave *Chrétienne H* (entre 15 et 25 apr. J.-C.), les deux haches retrouvées ne sont pas semblables et devaient être destinées à des travaux différents. Enfin sur l'épave *Yassi Ada I*, les limes et les mèches fonctionnaient par paire pour plus de sécurité. En règle générale, les navires devaient donc être équipés d'une collection d'outils pour pouvoir parer à toutes les éventualités. Mais il ne faut pas écarter le choix, par manque de place, de n'emporter que certains outils. Cependant, nous devons souligner que toutes les réparations n'étaient pas effectuées à bord. D'ailleurs aucune des traces de réparation que nous avons recensées n'a pu être effectuée en mer.

37 Jean-Pierre Joncheray, « L'Épave *Dramont G* », dans *L'Exploitation de la mer de l'antiquité à nos jours*, t. II, *La Mer, moyen d'échange et de communication*, actes des V^e et VI^e Rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes), Antibes, Actes des Rencontres Internationales d'archéologie et d'histoire et d'Antibes, 1985, p. 217-230.

38 Piero Alfred Gianfrotta & Patrice Pomey, *L'Archéologie sous la mer*, op. cit., p. 294-295.

39 Emmanuel Nantet, *Phortia*, op. cit., t. II, épave n° 63, p. 310-316.

La publication de l'épave *Ma'agan Mikhael*, contient une étude complète sur la tracéologie⁴⁰. Les outils retrouvés sont comparés aux traces présentes sur la coque pour déterminer l'utilité de chacun d'entre eux. Les ciseaux sont utilisés pour couper des mortaises dans les planches du navire, façonner la quille et l'emplanture de mât⁴¹. La différence de taille des mortaises requiert l'utilisation de différents ciseaux que le charpentier devait posséder. Les archets de forage servaient à percer les trous de chevilles. Les maillets ont dû servir à insérer les tenons et chevilles de bois, ainsi qu'à frapper les ciseaux. Cela permet de comprendre la nécessité d'avoir plusieurs types d'un même outil. Les traces d'outil révèlent également les absents de la caisse du charpentier de l'épave *Ma'agan Mikhael* à savoir l'herminette, la scie et le marteau. Or, l'herminette et le marteau sont des outils que l'on recense sur d'autres épaves. Il n'est donc pas impossible qu'ils aient fait partie de la caisse du charpentier de bord. La scie en revanche est la grande absente de nos recherches. Pourtant, comme le montre l'analyse de la tracéologie sur l'épave *Mandirac*, elle a été employée pour les réparations. Ces dernières présentent de très nombreuses traces d'herminettes. Les pièces de réparation se présentent comme des romaillets⁴² venant s'insérer à la place des morceaux altérés et préalablement retirés. Elles doivent être parfaitement ajustées et sont donc taillées et rabotées à l'aide d'herminettes. En comparaison, les virures d'origine comportent beaucoup plus de traces de scie et beaucoup moins de traces d'herminette. Elles n'ont pas eu besoin d'être retaillées autant que les réparations. Cependant, les réparations comportent aussi des traces de scie. Avant d'être parfaitement retouchés, les romaillets devaient être débités d'un morceau de bois. L'absence de scies, dans le matériel emporté, est peut-être due à une moins bonne conservation. Mais elle peut aussi s'expliquer par l'usage même de cet outil. Le matériel de réparation était destiné aux petites réparations qui pouvaient être effectuées au cours du voyage, à l'entretien et quelques fois aux réparations en cale sèche. Or, la scie sert à débiter à partir d'une grume, ainsi qu'au façonnage, mais le travail se finit souvent à la hache et à l'herminette. Les pièces de réparations n'étaient pas débitées à bord, l'absence de la scie dans le matériel de réparation de bord est de fait très logique.

40 Elisha Linder & Yaacov Kahanov (dir.), *The Ma'agan Mikhael Ship*, op. cit.

41 Emplanture : pièce de bois prenant appui sur les varangues ou la carlingue et munie d'un emplacement pour la base du mât.

42 Romaillet : morceau de bois qui sert à remplir un vide.

L'objectif final de cette chaîne opératoire consiste à réparer les charpentes. Ces réparations répondent à des techniques diverses selon les problèmes rencontrés et les constructions utilisées par les charpentiers.

152 Le premier type de réparation consiste à ajouter une pièce de plomb ou de bois. La réparation par l'ajout de plomb vise à obstruer la fente ou renforcer des parties très sollicitées. Ces réparations se trouvent le plus souvent à l'extérieur de la coque car elle est directement exposée aux éléments. D'ailleurs, le doublage en plomb des coques en construction navale est une pratique courante attestée entre le IV^e siècle av. J. C. et le milieu du II^e siècle. Ainsi, les coques étaient protégées contre les tarets, les algues et les coquillages. Ces doublages en plomb devaient être régulièrement changés. C'est certainement pourquoi l'épave *Mahdia* (entre -80 et -70) fut recouverte de plomb et naviguait avec des lingots de plomb à son bord. Ces lingots servaient surtout en cas de besoin pour des réparations là où il n'y avait pas encore de feuilles de plomb. Pour la plupart, les plaquettes de plomb venant obstruer une fissure avaient été posées depuis l'extérieur de la coque. Quelques épaves se distinguent : *Mandirac* présente la trace d'une plaquette de plomb sur l'intérieur du bordé, et *Pakoštane* a montré des plaquettes posées en doublette, l'une posée à l'intérieur, l'autre à l'extérieur. Cette pratique est utilisée lorsqu'une mortaise empiète sur un nœud, ce qui le fragilise ou le fait sauter. Le charpentier applique alors une plaque de plomb de chaque côté, accompagnée d'un mastic pour l'étanchéité. Quant aux ajouts de pièces en bois, ils venaient soit en renfort d'une partie fragile ou d'une réparation, soit en comblement dans une fissure. *Kyrenia* présente les deux cas de figure avec un renfort à la jonction de la quille et de l'étrave⁴³, et une pièce de bois ajoutée dans la fissure de la quille, réparée à plusieurs reprises de différentes manières. Sur l'épave *Mandirac*, les renforts ajoutés sont liés aux autres réparations. Entourant les membrures, ces renforts viennent consolider les virures remplacées. Cette épave comporte également des pinoches⁴⁴ qui pourraient correspondre à des réparations. Malheureusement, nous ne pouvons pas savoir s'ils sont le fait d'une réparation ou s'ils ont été mis en place à la construction.

Le deuxième type de réparation est celui qui consiste à changer totalement ou partiellement une pièce. Ces réparations se remarquent souvent par l'utilisation d'un bois ou d'un assemblage différent. Sur l'épave *Pabuç Burnu*, les virures remplacées sont fixées à l'aide de chevilles taillées dans du bois d'oléandre à la place de l'aulne. On remarque également un espacement irrégulier entre

43 Étrave : pièce de bois qui termine la coque vers l'avant en formant la proue du navire.

44 Pinoche : pièce de bois conique venant boucher un orifice résultant du retrait de nœuds dans le bois.

les chevilles, tout comme leur insertion depuis l'intérieur, qui se distingue du reste de la construction. Le bois utilisé pour les virures de réparation et le sens d'assemblage des chevilles sont également différents sur *La Madrague de Giens*. Sur les épaves *Kyrenia*, *Pakoštane*, *La Conque des Salins*⁴⁵ (entre 15 et 236 apr. J.-C. ?), *Jules-Verne 5* (I^{er} siècle) et *Jules-Verne 1-2* (IV^e siècle)⁴⁶, les virures remplacées sont assemblées au moyen de tenons de réparation. L'épave *Barthélemy B* présente des virures remplacées et les membrures qui leur sont liées présentent quatre gournables au lieu de deux⁴⁷. Les deux premières ont été coupées afin de désolidariser les planches à changer. Les deux autres gournables ont été insérées à proximité des anciennes pour permettre l'assemblage de nouvelles planches de galbord qui sont, par ailleurs, taillées dans un bois différent des autres. Sur *Anthirrhodos Island*, la varangue de réparation débitée dans un bois différent est jointe à la quille, non par des broches comme sur le reste de la charpente, mais par trois petits clous en métal, enfoncés de l'intérieur. L'épave *Pakoštane* a subi des remplacements de membrures, d'où l'observation d'un nombre inhabituel de gournables et une nette diversité des espèces de bois. L'épave *Grado*⁴⁸ (fin du II^e siècle) a fait l'objet de changements de virures marquées chacune sur leur face interne d'un *graffito* en forme de X par les charpentiers. Sur l'épave *Torre Sgarrata*⁴⁹ (entre la fin du II^e et le début III^e siècle) les membrures remplacées sont assemblées au moyen de clous en cuivre à la place des gournables. *Port-Vendres I* présente deux virures de réparation façonnées dans une essence différente de l'originale. Trois épaves présentent la particularité de n'avoir bénéficié du remplacement que d'une partie de la pièce abîmée. Ainsi, sur l'épave *Dramont I*⁵⁰ (I^{er} siècle), la membrure réparée prend la forme d'une portion de bois évidée et très proprement remplacée par une cale. Sur *La Calanque de l'Âne* (fin du I^{er}-début II^e siècle), on a découpé le bois abîmé d'une vaigre fixe⁵¹ pour ensuite insérer une planchette, fixée par deux clous en fer, entrant chacun dans une des membrures situées en dessous. Enfin, la dernière épave ayant montré des réparations similaires est *Mandirac*. Dans ce dernier cas, les réparations de virures présentes sous la forme de romaillets

45 Marie-Pierre Jézégou, « L'épave de la conque des Salins (Mèze, étang de Thau, département de l'Hérault). Une embarcation lagunaire », dans Giulia Boetto, Patrice Pomey & André Tchernia, *Batellerie gallo-romaine. Pratiques régionales et influences méditerranéennes*, Aix-en-Provence, BiAMA, 2011, p. 165-167.

46 Patrice Pomey, « Les épaves grecques et romaines de la place Jules-Verne à Marseille », *CRAI*, vol. 139, n° 2, p. 459-484.

47 Gournable : grosse cheville de bois.

48 Emmanuel Nantet, *Phortia*, *op.cit.*, t. II, épave n° 57, p. 290-296.

49 *Ibid.*, t. II, épave n° 67, p. 329-332.

50 Jean-Pierre Joncheray, « Dramont I, description et étude de la coque d'une épave de marbres d'Asie Mineure du premier siècle apr. J.-C. », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, n° 13, 1997, p. 165-195.

51 Vaigre : planche constituant le bordé intérieur du navire.

avaient été clouées et non pas assemblées par des tenons chevillés dans des mortaises comme cela avait été le cas à la construction.

Le dernier type de réparation est celui qui concerne la rupture d'assemblage. Une seule épave est concernée par cette technique : l'épave *Jules-Verne 7*⁵² (fin du VI^e siècle). Elle répond à un assemblage mixte où les tenons et mortaises prennent la place dominante : une solution se montrant plus solide pour un navire de commerce comme celui-ci. Cependant, les endroits les plus délicats tels que les extrémités et les réparations sont faits au moyen de ligatures. Ces réparations concernent des fentes affectant des bordages qui étaient au préalable assemblés par tenons et mortaises.

Toutes ces réparations concernent des pièces qu'il est impossible de réparer en mer et dont certaines nécessitent l'utilisation de cales sèches. Ovide en faisait d'ailleurs mention dans *Les Métamorphoses* : « [...] le bateau se dressa sur la mer / Tout à fait comme en cale sèche, dans un chantier naval⁵³. »

154

RÉPARATION, TYPE DE CONSTRUCTION ET TYPE D'USAGE

Plusieurs réparations de navire témoignent d'un type de construction et d'usage. Les bateaux de travail, les bateaux fluviaux maritimes et notamment ceux de servitude portuaire, sont particulièrement objets de réparations.

Les bateaux de travail *Jules-Verne 5* (I^{er} siècle) et *Jules-Verne 3* (début du II^e siècle) ont la même particularité : tous deux possèdent un puits central pour draguer. Les réparations les plus importantes se trouvent bien entendu au niveau du puits⁵⁴.

Sur *Fiumicino 1*⁵⁵ (IV^e-V^e siècle), les réparations se trouvent sur la quille et cela est dû à l'utilisation de ce navire qui ne navigue qu'en zone fluviale et parfois en zone maritime de hauts-fonds. La quille talonne donc régulièrement. Mais les réparations viendraient directement du type de construction utilisé pour ce type de navire. Ce navire répond à une construction sur bordage médian premier, affaiblissant transversalement la coque⁵⁶.

L'épave *Mandirac* (fin IV^e-début V^e siècle), quant à elle, a été réparée à plusieurs reprises par un système de rapiécage. Les accostages fréquents aux berges pour

52 Patrice Pomey, « Les épaves grecques et romaines de la place Jules-Verne à Marseille », art. cit., p. 459-484.

53 Ovide, *Les Métamorphoses*, trad. Anne-Marie Boxus & Jacques Poucet, Bruxelles, 2006, 3, 661, <http://bcs.fltr.ucl.ac.be/METAM/Meto3/Mo3-Plan.html>, consulté le 19 avril 2018.

54 Patrice Pomey, « Les épaves grecques et romaines de la place Jules-Verne à Marseille », art. cit., p. 459-484.

55 Giulia Boetto, « L'épave de l'Antiquité tardive *Fiumicino 1* : analyse de la structure et étude fonctionnelle », *Archaeonautica*, n° 15, 2008, p. 29-62.

56 Emmanuel Nantet, *Phortia*, op. cit., t. II, épave n° 80, p. 389.

les opérations de chargement ou de déchargement ainsi que le halage devaient entraîner des chocs répétés qui fragilisent les zones les plus sensibles, à savoir les extrémités et les bouchains. Pour réparer, les charpentiers choisirent de ne changer que les morceaux de pièces abîmées.

Réparations et évolutions

Datée de la fin du VI^e siècle av. J.-C., l'épave *Jules-Verne 7* correspond à une étape importante dans le processus transitoire qui mène des navires assemblés par ligatures aux navires assemblés par tenons et mortaises. En effet, ce navire répond à un assemblage mixte fait à la fois de tenons et mortaises et de ligatures, et illustre la période de transition entre l'assemblage par ligatures et l'assemblage par tenons et mortaises. Les réparations se situent au niveau des virures où les assemblages par tenons et mortaises ont été remplacés par des ligatures. Si les charpentiers semblent avoir préféré se fier aux ligatures plutôt qu'au système d'assemblage par tenons et mortaises, c'est parce qu'ils maîtrisaient mieux cette technique. L'assemblage par tenons et mortaises était plus sophistiqué, mais ils en maniaient moins bien les subtilités. Les tenons sont plus petits et les mortaises plus espacées en comparaison de ceux utilisés au IV^e siècle, date à laquelle cette évolution est terminée.

L'épave *Kyrenia* (entre -295 et -285) marque l'achèvement du processus d'adoption de la technique d'assemblage par tenons et mortaises. En effet, ce navire possède un bordé entièrement assemblé au moyen de tenons chevillés dans des mortaises. Les virures remplacées sont assemblées au moyen de tenons de réparation qui s'insèrent dans des mortaises ouvertes. Ces réparations s'inscrivent aussi dans le type de construction. Les charpentiers en charge des réparations avaient donc fait en sorte de garder l'assemblage de base pour plus de solidité en respectant la maille serrée des tenons et mortaises. Le bordé joue le rôle structurel de l'embarcation. Il est donc important d'en prendre le plus grand soin. Quatre autres épaves, comprises entre le I^{er} siècle et le début du V^e siècle, présentaient également ce système de réparation par tenons de réparation. Ce sont les épaves *Jules-Verne 5*, *La Conque des Salins*, *Jules-Verne 1-2* et *Pakoštane*. Il faut noter qu'au cours du IV^e siècle, la construction sur bordé révèle quelques caractéristiques annonçant la construction sur membrures⁵⁷. Cela s'observe notamment à travers la diminution des tenons et mortaises, créant un affaiblissement longitudinal de la coque. L'espace entre les tenons et mortaises est plus grand, mais dans cette phase de transition cela fragilise le

57 Patrice Pomey, Yaacov Kahanov & Éric Rieth, « Transition from Shell to Skeleton in Ancient Mediterranean Ship-Construction: Analysis, Problems, and Future Research », art. cit., p. 235-314.

bordé puisque nous ne sommes pas encore sur une construction sur membrure où le bordé n'est plus la structure de base. L'utilisation de tenons de réparation prouve que certains navires ont encore une structure qui repose sur le bordé. Cette évolution se poursuit par l'absence de chevilles de blocage dans les tenons dès la fin du IV^e siècle jusqu'au début du VII^e siècle et cela s'observe à travers les réparations de *Fiumicino 1*.

Durant cette période de transition, les clous sont un élément important. L'un des indices de cette évolution est le clouage ou le brochage des membrures. Si les réparations s'inscrivent dans le contexte d'évolution dans lequel elles naissent, qu'en est-il des outils ?

156

Sur l'épave *Ma'agan Mikhael* (-400), les outils retrouvés correspondent au type d'assemblage utilisé. Ce navire répond à un assemblage mixte où les ligatures tendent à disparaître. Les tenons chevillés dans des mortaises sont utilisés sur toute la coque sauf aux extrémités. Une collection de ciseaux servant à tailler les mortaises, des maillets pour les frapper et insérer les chevilles ainsi qu'un archet de forage pour percer les trous de chevilles semblent donc plus qu'appropriés.

La seule autre épave où ce contexte d'évolution est bien visible est l'épave *Yassi Ada 1* (v. 625 apr. J.-C.) qui répond à un principe de construction mixte : des clous lient les varangues à la quille ; le galbord est préassemblé par des tenons, mais ce sont les clous qui le maintiennent à la quille ; la membrure est clouée au bordé ; enfin les préceintes sont assemblées au moyen de chevilles et de broches métalliques. Une collection d'outils de charpentier a été retrouvée. Si elle ne contenait pas de marteau, en revanche, plusieurs sacs de clous s'y trouvaient. Le marteau devait très certainement faire partie de cette collection, mais aucun reste archéologique n'a été retrouvé.

D'une façon générale, les outils utilisés pour le travail du bois et la construction navale sont restés les mêmes. Mais les évolutions techniques ont certainement joué un rôle sur les outils. Certains, comme le marteau, devaient assurément être davantage utilisés lors de la transition entre la construction sur bordé et la construction sur membrure. Ils ont certainement connu de légères évolutions au fil du temps pour plus de commodité.

La chaîne opératoire de la réparation navale passe par le choix de matériaux en fonction des réparations à effectuer. En ce qui concerne le bois, cela ne résultait pas tant d'un choix que d'une nécessité. Les réparations dépendaient des blessures à panser des navires. Cependant, certains types de navires semblent sujets aux réparations soit par leurs usages soit par leur construction. Certaines faiblesses sont le fait de nouveautés architecturales pas encore maîtrisées. Évolutions et réparations vont de pair et les techniques de réparation employées reflètent souvent le contexte dans lequel elles évoluent. Les outils servant à

effectuer ces réparations semblent correspondre aux méthodes de construction utilisées, sans que l'on puisse vraiment faire une différence dans la caisse de charpentier selon les époques. Les outils pour travailler le bois connaissent peu d'évolution. L'évolution, si elle a lieu, se définit en termes de préférence d'outil, d'ergonomie et de facilité d'utilisation.

Ces outils, ainsi que les matériaux, étaient transportés à bord des navires pour effectuer les réparations de bord et l'entretien courant. Évidemment, le fait d'emmener le nécessaire de réparation suggère que quelqu'un à bord savait réparer. D'ailleurs l'emploi dans les textes classiques du terme *naupagos*⁵⁸, signifiant « charpentier de marine », suggère bien que l'équipage en comportait un.

Il s'avère cependant, après l'observation des traces de réparations, qu'elles n'étaient pas effectuées en mer à proprement parler puisqu'elles touchent toutes, ou presque, le bordé et les éléments s'y rattachant. Cependant, elles pouvaient avoir lieu au cours de leur voyage, dans un port sur le trajet. Nombre de réparations observées nécessitent le recours à une cale sèche, ce qui induit l'existence d'installations portuaires dédiées aux réparations. Toutefois, les navires nous parviennent rarement dans leur intégralité. Souvent, ce sont les parties basses qui subsistent, les parties hautes ayant disparu. Il se peut très bien que des réparations de petite envergure aient été effectuées en mer sur des bois n'étant pas en contact avec le bordé. Enfin, des réparations ne touchant pas à la charpente devaient également avoir lieu, comme la réfection des voiles suggérée par les quatre aiguilles en bronze retrouvées sur l'épave *Laurons II*.

58 Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1995.

LE FEU ET L'EAU :
PEUR ET OBSESSION DE L'INCENDIE EN MER DANS
L'ATLANTIQUE DU DÉBUT DE L'ÉPOQUE MODERNE

Alexandre Jubelin
Doctorant, Sorbonne Université
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

« Parmi tous les phénomènes, il est le seul qui puisse recevoir aussi nettement les deux valorisations contraires : le bien et le mal. Il brille au Paradis. Il brûle à l'Enfer. Il est douceur et torture. Il est cuisine et apocalypse. [...] C'est un dieu tutélaire et terrible, bon et mauvais. »

Gaston Bachelard, *Psychanalyse du feu*, 1949.

Il semble y avoir une certaine ironie à traiter du danger du feu en mer, puisque l'objet du péril, le navire, est directement et de toutes parts entouré d'eau – qui semble-t-il pourrait remédier au problème. La question devient malgré tout plus sérieuse lorsque l'on considère attentivement de quoi est fait un navire au début de l'époque moderne : bois de la coque, toile des voiles, poudre enfin, qui se répand et s'impose comme l'instrument essentiel de la guerre sur mer – mais aussi comme un outil quotidien à la marche du navire¹. On le mesure, un navire des XVI^e et XVII^e siècles est donc un feu de joie en puissance.

La question est d'autant plus prise au sérieux pour les contemporains que le feu est un danger sans retour et sans échappatoire : un navire pris dans les flammes n'offre généralement aucune issue à son équipage, les embarcations de secours subissant souvent le même sort que le navire principal. Et la perspective

1 Divers signaux par feux sont ainsi utilisés pour qu'un navire amiral communique ses consignes au reste de la flotte, en combat comme en navigation ; mais un tir est aussi parfois utilisé pour aider un virement de bord.
« Ordre que Monseigneur le cardinal de Richelieu veult estre gardé et observé par le chevalier de Vallance commendant les vaisseaux de l'armée devant la Rochelle », 14 mai 1628 – BnF, fonds Dupuy 100, f^o 244 ; « Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme con la Plata de su Magestad. Dada por el Marques de Montes-Clavos, virrey del Peru año 1608 », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 3, f^o 362 ; « Orden e Instrucción del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 22, f^o 164.

de se jeter à l'eau en pleine mer, à une distance souvent insurmontable des côtes et pour un équipage aux capacités de nage de toute façon inégales, ne représente pas la panacée.

Les marins vivent donc en permanence avec le danger du feu, avec peur et fascination pour un objet de péril mais aussi de confort, puisqu'il fournit lumière et chaleur, instruments essentiels de la victoire au combat – et aussi ferment potentiel du désastre humain.

UN DANGER OMNIPRÉSENT

Commençons donc par établir un bilan des dangers potentiels qui se présentent sur un navire atlantique au début de l'époque moderne – lequel sera l'objet de cette étude, à l'aide des descriptions qui en sont faites dans des sources anglaises, espagnoles et françaises de l'époque, et de certains apports de l'archéologie navale.

160

Le plus évident est celui du bois de la coque et des mâts, qui apparaît comme une immense réserve de combustible. Celle-ci, généralement faite de pièces assez massives et centrales à l'échelle du tronc², n'est pourtant pas nécessairement le danger immédiat le plus élevé pour une combustion : la coque et le gréement sont faits de bois durs (chêne, orme³, parfois pins⁴ pour certaines pièces), trop souvent jeune, et dans tous les cas peu susceptibles de prendre feu rapidement. Cette masse de bois représente certes un danger véritable en cas de feu établi, en fournissant une masse de combustible où il serait difficile d'arrêter la propagation du feu ; mais en aucun cas le premier danger pour une combustion inopinée.

Il convient donc d'examiner les matériaux plus directement inflammables, qui ne manquent pas : tout d'abord, pour en rester à la coque, les outils de calfatage sont des suspects de premier ordre. L'étanchéité des bordés est en effet généralement assurée en glissant des fibres végétales ou animales fines entre deux planches⁵, tout en les enduisant de résine ou de poix, tout aussi inflammables⁶ – bien que le danger se présente nettement moins dans la coque, où il serait bien

2 Peter Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose: Your Noblest Shippe: Anatomy of a Tudor Warship*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2009, p. 66 et sq.

3 *Ibid.*, p. 81.

4 Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegacion: de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985, p. 37.

5 Les plus fréquentes sont l'étoupe, sous-produit extrêmement inflammable du tissage du chanvre ou du lin ; ainsi que des poils de chèvre ou de mouton ; *ibid.*, p. 37 ; Peter Marsden & Douglas McElvogue, *The Mary Rose, op. cit.*, p. 83.

6 Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 224.

difficile de leur faire prendre feu⁷, que dans le stockage de ces matériaux, dont il faut des stocks significatifs. Un des meilleurs exemples en est probablement l'incendie de septembre 1561 dans le Guadalquivir, où vingt-trois navires espagnols finirent en feu au mouillage de Séville, après qu'un marin eut mis feu à un chat qui passait par là, lequel alla se réfugier dans un tas d'étope, provoquant un incendie rapide dans la coque qui se propagea aux navires environnants⁸. Les stocks de produits inflammables représentent donc une faiblesse immédiate.

Un autre souci de premier ordre réside dans les voiles, composées de matériaux tout aussi inflammables – généralement du chanvre, des orties ou du lin tissés⁹. Le danger est ainsi particulièrement accentué au milieu du combat, celles-ci risquant de prendre feu sous l'action de l'artillerie ou des engins incendiaires ennemis, et ainsi de transmettre ce feu à la mâture puis à la coque : c'est ce qui arriva par exemple au cours du combat du Pertuis Bretons de 1622, où plusieurs navires prirent feu « si soudain par le dedans & par leurs voiles, que la flamme monta tout à coup aussi haut que les hunes¹⁰ ». Aussi un souci récurrent des théoriciens du combat naval est-il de mettre les voiles à l'abri de ce danger : par exemple en minimisant la surface voilée en plein combat comme le préconise l'ancien corsaire sir Henry Mainwaring¹¹, ou en les mouillant au préalable afin de limiter la rapidité d'une combustion éventuelle, comme le conseille le haut officier britannique sir William Monson¹². D'autres tissus sont d'ailleurs tout aussi sources de danger, comme les divers pavoisements et tentures arborées par les navires – quoique difficiles à reconstituer, même archéologiquement¹³ –, qui peuvent présenter un risque réel de mise à feu, comme le montre le récit d'un capitaine de navire de convoi espagnol, qui perd un navire copieusement chargé en argent des Amériques en 1555 suite à l'embrasement par inadvertance d'une tenture. Celle-ci finit alors par enflammer la poudre qui se trouvait à proximité

- 7 D'autant que les jointures entre bordés sont souvent recouvertes d'une autre baguette de bois clouée pour renforcer l'étanchéité ; voir Peter Marsden & Douglas McElvogue, *The Mary Rose*, *op. cit.*, p. 101.
- 8 Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegacion*, *op. cit.*, p. 246, cité par Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Spain's Men Of The Sea: Daily Life on the Indies Fleets in The Sixteenth Century*, trad. Carla Rahn Phillips, Baltimore, The Johns Hopkins UP, 1998, p. 177.
- 9 Peter Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose*, *op. cit.*, p. 250.
- 10 Georges Fournier, *Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la nauigation. Composé par le pere Georges Fournier de la Compagnie de Iesus*, Paris, chez Michel Soly, 1643, livre VI, chap. xxiii, p. 341.
- 11 Ce qui a aussi le mérite de faciliter les manœuvres en plein combat : G. E. Manwaring, *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, Londres, Navy Records Society, 1920, t. II, p. 249.
- 12 William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, Londres, Navy Records Society, 1902, t. IV, p. 90.
- 13 Ces pavoisements sont montrés par exemple dans les *Anthony's Roll* et les inventaires d'avitaillement dans le cas de la *Mary Rose*. Peter Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose*, *op. cit.*, p. 379, 385.

et par condamner le navire et son contenu malgré les efforts désespérés – sans doute liés à la nature de la marchandise – de l'équipage¹⁴.

Car le principal danger aux XVI^e et XVII^e siècles réside sans doute précisément dans le plus récemment apparu de ces matériaux inflammables à bord des navires, à savoir la poudre à canon. Celle-ci représente ainsi un danger particulier par sa présence même sur le navire, puisqu'elle peut prendre feu de manière spontanée hors même contagion du feu – du fait des dangers inhérents à la pulvérisation du charbon – comme le remarque déjà en 1575 au sujet de la poudre serpentine Escalante de Mendoza, capitaine au sein des flottes de Nouvelle-Espagne¹⁵. Elle constitue en outre un péril instantané pour l'ensemble du navire, contrairement à la plupart des autres produits inflammables, du fait de ses propriétés explosives qui augmentent exponentiellement la rapidité de contagion du feu, laquelle frappe les esprits des contemporains remarquant la « furie et la violence » de cette poudre, qui peut faire exploser et ouvrir les écoutilles qui auraient permis de cloisonner ce feu. Les récits d'accidents font d'ailleurs largement état du caractère instantané et effrayant de la catastrophe, qui ne peut alors être jugulée et contenue comme pour des matériaux plus traditionnels, comme le montre l'exemple déjà mentionné du convoi de 1555, ou encore en 1568 un combat du corsaire anglais Hawkins au large de Cuba, qui élimine un navire espagnol d'un seul coup au but donnant dans les réserves de poudre¹⁶.

162

OBSESSION ET DISCIPLINE QUOTIDIENNES

Afin de juguler ce danger, plusieurs options sont dès lors disponibles pour laisser la poudre hors de portée du feu, l'idée générale étant, comme le formule dès le début du XVI^e siècle le seigneur bourguignon Philippe de Clèves, de « icelles pouldres et manieres de feux mecre en ung lieu seur au fondz de la nef le plus loing de la ou les gens hantent que l'on peult ; et le fait on vollentiers dessoubz le castaux devant¹⁷ ». Cela se vérifie encore au cours du XVII^e siècle sous la plume de sir Henry Mainwaring, qui recommande lui aussi de placer la réserve de poudre « avec grand soin » – sans plus de précisions, ce qui indique qu'il n'existe pas encore de solution standard pour résoudre le problème – et « aussi loin que

14 « Carta de Sancho de Viedma a SM », Colección Navarrete, vol. 21, f° 171.

15 Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegacion*, op. cit., p. 247.

16 « Relacion del suceso de la Armada Flota de Nueva Espana, en el puerto de San Juan de Ulúa, con el cosario Juan de Aquines, el mes de septiembre de 1568 », Colección Navarrete, vol. 21, f° 561.

17 Jacques Paviot, *Philippe de Clèves, seigneur de Ravestein. L'instruction de toutes manières de guerroyer sur mer* : étude critique du manuscrit français 1244 de la Bibliothèque nationale de France, Paris, France, H. Champion, 1997, p. 41.

possible de tout feu, et là où le danger de projectiles est le moindre »¹⁸. Il n'existe toutefois pas encore de consensus sur l'endroit précis de localisation de ce que l'on nommera bien plus tard, improprement, la sainte-barbe : si Philippe de Clèves la place ainsi sous le château avant du navire¹⁹, tout comme Alonso de Chaves²⁰ ou d'autres auteurs²¹ quelques années plus tard, la *Mary Rose* à peu près contemporaine de ces auteurs, au milieu du xvi^e siècle, garde ses réserves de poudre vers l'arrière du navire²². Le seul consensus porte ainsi sur la nécessité absolue de les maintenir en dessous du pont principal²³ – et souvent dans une cale fermée à double tour en temps normal, dont seuls certains officiers possèderaient la clé²⁴, et dont une seule personne aurait la charge pendant le combat²⁵. Reste pourtant un problème central dans ce cloisonnement rigoureux de la poudre : la nécessité que celle-ci reste accessible pour pouvoir recharger les armes – en particulier en plein combat, c'est-à-dire précisément au moment où le danger que le feu atteigne cette poudre est le plus grand. Il faut donc que la poudre puisse circuler librement sur le navire, tout en la confinant dans des conditions de danger minimal. Le mode de conservation fait donc l'objet de toutes les attentions : avec un ou plusieurs personnages de confiance explicitement dévoués à la répartition de cette poudre et à sa préservation du

- 18 On peut noter qu'un problème symétriquement inverse est la nécessité de garder la poudre à l'abri de l'humidité également – ce qui implique parfois de la monter sur le pont pour la faire sécher au soleil à la suite des problèmes de condensation. G. E. Manwaring, *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, op. cit., t. II, p. 201. « Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme con la Plata de su Magestad. Dada por el Marques de Montes-Clavos, virrey del Peru año 1608 », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 3, f^o 361. Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes*, op. cit. – cité par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1972, p. 380.
- 19 Jacques Paviot, *Philippe de Clèves, seigneur de Ravestein*, op. cit., p. 41.
- 20 Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes*, op. cit., p. 228.
- 21 « Discurso muy precioso de Rodrigo de Vargas, sobre los Galeones », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 21, f^o 129.
- 22 Alexandra Hildred (dir.), *Weapons of Warre: The Armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011, p. 154.
- 23 Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993, p. 335 ; William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, op. cit., t. IV, p. 8 ; Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes*, op. cit., p. 228 ; Jacques Paviot, *Philippe de Clèves, seigneur de Ravestein*, op. cit., p. 41 ; « Orden e Instrucción del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar », Colección Fernandez de Navarrete vol. 22, f^o 162 ; « Instrucción, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Arada han de guardar y cumplir », don Martín de Padilla, Colección Fernandez de Navarrete vol. 3, f^o 320.
- 24 « Orden e Instrucción del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 22, f^o 163.
- 25 *Ibid.*, f^o 161 ; « Instrucción, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », don Martín de Padilla, Colección Fernandez de Navarrete vol. 33, f^o 320 ; « Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme con la Plata de su Magestad. Dada por el Marques de Montes-Clavos, virrey del Peru año 1608 », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 3, f^o 363 ; Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, op. cit., p. 335 ; Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegacion*, op. cit., p. 256.

danger, comme on l'a vu, mais aussi dans des tonneaux de bonne qualité, avec une ouverture doublée d'une couche de cuir pour isoler au maximum la poudre elle-même du feu²⁶. Certains auteurs envisagent de monter sur le pont des petits tonneaux, sous certaines conditions²⁷, afin de faciliter le rechargement des armes à feu légères en les disposant stratégiquement aux pieds des mâts, tandis que d'autres, comme García de Palacio, en conçoivent une interdiction formelle devant l'évidence du danger. Une solution semble toutefois se répandre à partir du début du XVII^e siècle, spécialement dans la Navy, à travers l'adoption de cartouches de papier ou – préférablement – de tissu qui évitent de « transporter de la poudre dans des barils exposés à l'air libre²⁸ », et permettent tout à la fois d'accélérer le rythme de recharge et de préserver le navire du danger de contagion du feu à la poudre²⁹.

164

Mais si la poudre concentre bien le danger, elle ne l'épuise toutefois pas, et les consignes de sécurité embrassent l'ensemble de la vie du navire – bien au-delà de la simple gestion de l'artillerie. On trouve donc des précautions relatives aux principaux gestes du quotidien – et notamment celui où la présence du feu est incontournable, à savoir la cuisine. Les traces archéologiques de fourneaux que l'on a pu trouver sur la *Mary Rose* montrent un système bien en place et relativement hermétique par sa construction en briques de terre cuite, reposant sur une couche de mortier – et dont la reconstitution a montré que les projections d'étincelles étaient probablement minimales³⁰. Ce qui n'empêche pas un certain nombre de précautions et de recommandations – notamment en localisant ces fourneaux plutôt vers l'avant du navire pour éviter que la chaleur verticale ne sèche trop le bois du navire et ne gêne son étanchéité³¹ – même s'il convient de prendre garde à ne pas le placer en un endroit trop exposé à d'éventuels tirs ennemis qui risqueraient de le faire exploser et ainsi de mettre le feu à tout le navire³². Mais aussi à travers le contrôle des moments où le fourneau sera allumé – toujours pendant la journée³³ –, et où il conviendra donc d'éviter d'accomplir des gestes dangereux, par exemple la nécessité périodique de monter la poudre sur le pont pour la faire sécher au soleil³⁴. Le fourneau, par le fait que s'y trouve

26 Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 335.

27 Notamment que les tonneaux soient recouverts de couverture mouillées – et qu'on les rapatrie prestement à l'intérieur du navire si le danger se rapproche. Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 380.

28 W. Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, *op. cit.*, t. IV, p. 9.

29 G. E. Manwaring, *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, t. II, p. 120.

30 Peter Marsden & Douglas McElvogue, *The Mary Rose*, *op. cit.*, p. 124-125, 133-135.

31 *Id.*, « A Discourse Concerning His Majesty's Ships in the Year 1618 », dans *ibid.*, p. 130.

32 G. E. Manwaring, *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, t. II, p. 133.

33 « Instrucción, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Arada han de guardar y cumplir », don Martín de Padilla, Colección Fernandez de Navarrete vol. 3, f^o 320.

34 « Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar », Colección Fernandez de Navarrete vol. 22, f^o 164.

un feu durable, est donc souci permanent, et il convient non seulement de le garder prudemment pour éviter que certains n'aillent y chercher du feu³⁵, mais encore de se défier du garde en poste, qui pourrait succomber à la tentation d'allumer d'autres flammes que celle, confinée, de l'intérieur du fourneau³⁶.

Il est en effet frappant de constater que le feu est généralement perçu comme un danger fluide, communiquant et se déplaçant, qu'il convient de cantonner de manière stricte, et à vrai dire quasi étanche, aux endroits sûrs et repérés : le fourneau, la réserve de poudre – qui est un feu en puissance –, le poste de pilotage enfin où une mince lumière est autorisée à côté de la boussole³⁷, ainsi que dans certains cas dans le poste de garde de l'infanterie, dont l'officier en charge doit s'assurer qu'aucune contagion à d'autres lampes n'est possible, sous peine de deux années aux galères³⁸. Sont ainsi interdits lanternes, poêles et braséros pourtant réclamés par les passagers civils sur les navires espagnols³⁹, toute cuisine hors du fourneau et jusqu'à la présence de toute flamme nue en dessous du pont⁴⁰. Le tabac enfin est proscrit – ce qui semble problématique à imposer aux soldats – sauf à proximité immédiate du fourneau⁴¹, sans doute pour cantonner les lieux du danger. Dans tous les cas, comme le formule Juan Escalante de Mendoza en s'appuyant sur l'une de ses anecdotes frappantes, il convient de ne jamais faire confiance à un terrien avec une flamme, mais seulement à des marins – qui eux « comprennent les inconvénients et le danger que présente le feu en mer – car il est arrivé qu'un cafard s'étant approché d'une bougie mit ses ailes en feu avant de s'enfuir vers un tas d'étoupe et de brûler le navire tout entier ».

- 35 Le fourneau semble ainsi devenir un lieu de sociabilité problématique, polarisant les membres de l'équipage et gênant donc la circulation au sein du navire – ce qui est une autre raison pour laquelle il est conseillé de le situer dans un endroit isolé, à l'avant (Peter Marsden & Douglas McElvogue, « A Discourse Concerning His Majesty's Ships in the Year 1618 », art. cit., p. 130).
- 36 « Instrucción, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Arada han de guardar y cumplir », don Martín de Padilla, Colección Fernandez de Navarrete vol. 3, f° 320.
- 37 *Ibid.*, f° 321 ; « Carta que escribió á Don Antonio Martinez de Espinosa el Padre Pedro de Fontiveros de la compañía con los sucesos de su navegacion desde su salida de España hasta el Puerto de Veracruz », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 12, f° 234.
- 38 « Instrucción, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Arada han de guardar y cumplir », don Martín de Padilla, Colección Fernandez de Navarrete, vol. 3, f° 321.
- 39 Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegacion*, op. cit., p. 245.
- 40 *Ibid.* Il faut toutefois remarquer que la présence de plusieurs lanternes dans l'épave de la *Mary Rose* laissent supposer que certaines libertés ont parfois pu être prises par rapport à ces principes stricts (Julie Gardiner [dir.], *Before the Mast: Life and Death aboard the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2005).
- 41 « Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme con la Plata de su Magestad. Dada por el Marques de Montes-Clavos, virrey del Peru año 1608 », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 3, f° 362.

Des précautions sont toutefois mises en place et constamment rappelées – en raison des mauvais réflexes habituels face au danger⁴² – pour remédier à l'incendie, passant essentiellement par la disposition à intervalles réguliers de tonneaux⁴³ pleins de liquides sur le navire, particulièrement à proximité d'une artillerie qui va entrer en action, ainsi que par la présence de couvertures à proximité⁴⁴ – si possible déjà humidifiées – afin d'étouffer un feu qui prendrait. Liquides dont la nature est d'ailleurs un enjeu, car si certains auteurs recommandent bien l'eau⁴⁵, qu'elle soit douce ou tirée de la mer, d'autres cherchent en effet des alternatives : notamment car verser de l'eau de mer sur des canons en fer risquerait d'accélérer leur corrosion. Il s'agit donc de trouver un liquide apte à parer à tous les risques de feu qui pourraient se présenter sur le navire, depuis la combustion accidentelle d'un matériau entreposé jusqu'à un canon qui surchaufferait de manière trop évidente. On favorise alors le vinaigre en premier lieu, qui semble plus efficace que l'eau pour éteindre les liquides inflammables comme la poix⁴⁶ – quand celle-ci ne fait qu'augmenter le feu –, ou même l'urine, qui a les mêmes résultats, et ne risque pas de fragiliser les canons tout en ayant l'avantage de se trouver relativement facilement sur un navire⁴⁷.

42 Escalante de Mendoza nous apprend ainsi que « la plupart des hommes dans un tel danger cessent de songer au problème principal qui permet pourtant la survie, à savoir éteindre le feu ; et font ce que bon leur semble ou cherchent à s'échapper pour sauver leur vie ; et c'est une merveille quand on trouve un homme qui s'affaire où il doit, pour la survie de tous ». (Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegacion*, *op. cit.*, p. 247.)

43 « Instruccion y orden delo que ha de hacer é guardar el señor Almirante Bernardino de Ovando que va por mi Lugar teniente de los quatro navios de Armada é una lancha que invio a la villa de la Havana », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 22, f° 167 ; Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, dans Cesáreo. Fernández Duro, *Armada española*, *op. cit.*, p. 380.

44 *Orders to be Observed by The Commanders of the Fleet and Land Companies, under the Charge and Conduct of Sir Walter Raleigh Knight, bound for the South Parts of America or elsewhere. Given at Plymouth in Devon the Third of May, 1617*, dans *The Works of Sir Walter Raleigh, Kt. Political, Commercial, and Philosophical; Together with his letters and poems. The Whole never before collected together, and some never yet printed. To which is prefix'd, a new account of his life*, London, R. Dodley, 1751, t. I, p. c. Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, dans Cesáreo Fernández Duro, *Armada española*, *op. cit.*, p. 384 ; « Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar », Colección Fernandez de Navarrete vol. 22, f° 163 ; « La Orden que el General Marcos de Aramburo ha de guardar para repartir los puestos principales del galeon Nuestra Señora del Barrio », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 12, f° 410.

45 « Instrucción, que los capitanes de Infantería y de los Navios del Arada han de guardar y cumplir », don Martín de Padilla, Colección Fernandez de Navarrete, vol. 3, f° 320.

46 Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegacion*, *op. cit.*, p. 247 ; vol. 22, f° 242

47 « *Every officer is to do his part; the boatswain to sling the yards, to put forth the flag, ancient, and streamers, to arm the tops and waist-cloths; to spread the netting, to provide tubs, and to command the company to make urine in them for the gunners to use in their sponges to cool their ordnance in the fight, and all other things that belongs to his charge.* » (William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, *op. cit.*, t. IV, p. 90.)

Si ce danger est donc omniprésent, nulle part il ne se révèle avec plus d'acuité et d'inquiétude qu'en situation de combat – et c'est généralement en préparation de la bataille qu'on considère avec le plus d'attention les risques de l'incendie.

Le danger le plus connu – et peut-être le plus ancien à ce titre – est sans doute celui du brûlot; c'est-à-dire du navire incendié volontairement et projeté vers les navires ennemis afin que le feu se propage à eux. Cette stratégie se retrouve ainsi depuis les batailles navales romaines jusqu'au début de l'époque moderne, en passant par le Moyen Âge où l'outil continue d'être utilisé avec une frappante régularité⁴⁸ – mais c'est sans doute au début de l'époque moderne qu'a lieu sa réussite la plus frappante, aux mains des Anglais faisant face à l'Armada espagnole en 1588. Comme le formule ainsi sir William Monson,

il est un stratagème aussi vieux que l'invention des navires – bien que le vulgaire l'attribue à la sagacité de sir Francis Drake, à Calais en 1588 contre les Espagnols – qui consiste à remplir de vieux navires avec de la poix, du goudron, de l'huile, du soufre, des herbes, du bois sec, d'en combiner trois ou quatre en pleine nuit, et de les faire dériver à l'aide de la marée vers la flotte ennemie; et ainsi soit de les brûler soit de les disperser en les forçant à abandonner leur mouillage⁴⁹.

La flotte espagnole dispersée, puis détruite à la suite de l'action des quelques navires incendiaires anglais bien menés – pour une flotte qui était bien trop faible pour envisager un abordage généralisé, et dont les assauts d'artillerie étaient restés jusque là d'une efficacité très limitée – constitue ainsi un exemple suffisamment frappant pour faire des brûlots un sujet de préoccupation pour les contemporains⁵⁰. Celui-ci devient ainsi un souci constant, du fait de la disproportion entre l'investissement ennemi – qui ne sacrifie qu'un vieux bâtiment – et son rendement potentiel, qui peut aboutir à l'anéantissement d'une flotte dans le cas de l'Armada espagnole. On envisage ainsi de nombreuses manœuvres pour dévier ou couler ces dangers flottants, qui rappellent au passage la difficulté de manœuvrer au plus juste avec ces navires et d'éviter

48 On trouve ainsi des brûlots dans les campagnes de César, celui-ci perdant trente-cinq navires en Sicile en 38 av. J.-C. du fait des brûlots de Cassius, comme à Actium, Agrippa utilisant des radeaux incendiaires contre les navires d'Antoine. La tactique est particulièrement utilisée par les flottes byzantines, par exemple à Zara en 717 ou contre les croisés de 1204, mais aussi par les flottes occidentales, notamment dans les prolégomènes à la bataille de l'Écluse de 1341. James Coggeshall, *The Fireship and its Role in the Royal Navy*, College Station, Texas A & M University, 1997.

49 William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, op. cit., t. V, p. 151.

50 James Coggeshall, dans un mémoire de 1997 sur l'évolution des brûlots dans la marine anglaise, y voit ainsi le point de départ de la généralisation des brûlots dans toutes les marines européennes – ce qui devait mener jusqu'à sa sophistication en navire à part entière.

un danger approchant, d'autant que la pratique du brûlot devient de plus en plus sophistiquée au cours de la période⁵¹. L'idéal est ainsi de ne pas constituer une proie facile, notamment en évitant les mouillages ouverts – ou plus généralement, de se trouver sous le vent de l'ennemi – ; puis parvenir à repérer le brûlot assez à l'avance pour le couler à temps⁵², pour modifier suffisamment la position du navire pour sortir de la trajectoire du brûlot, ou faire intervenir des navires d'importance moindre⁵³, afin de dévier sa trajectoire. Car en cas d'échec et d'abordage par un brûlot, les témoignages convergent sur la rapidité remarquable de l'embrasement du navire – et sur l'irréversibilité de la chose, à moins de décrocher très rapidement le brûlot⁵⁴.

Même au-delà de cette menace spécifique, l'outil incendiaire persiste au sein de l'éventail des menaces dans le combat bord à bord, au sein d'un combat qui fait plus que jamais appel à la technique pour vaincre l'ennemi, mais où l'efficacité de l'artillerie est encore insuffisante pour conclure la bataille à distance. C'est ce que montre le combat de la Cordelière avec le *Regent* anglais au large de Brest en 1512 : malgré la quantité non négligeable de canons à disposition⁵⁵, c'est par l'utilisation de grenades incendiaires et artifices jetés depuis les hunes que les navires abordés et entremêlés se consomment – jusqu'à ce que les réserves de poudre du navire français soient atteintes et ne fassent partir l'ensemble dans une énorme explosion⁵⁶. Et la tendance se poursuit au-delà de ces débuts de l'artillerie, devant la lenteur des progrès de ces bouches à feu – et pendant bien longtemps l'artillerie reste une arme préparatoire au combat rapproché, où prennent le pas les armes à main et les divers outils venus de temps plus anciens ; incarnations d'un temps où le feu de l'huile et de la poix n'a pas encore été totalement remplacé par celui de la poudre, en somme. Tant que la ligne de file et le combat à distance ne se sont en effet pas encore imposés, à la moitié du

51 Coggeshall date ainsi de la décennie 1630 l'apparition du brûlot « moderne », qui n'est désormais plus un engin incendiaire fabriqué *ad hoc* sur le lieu du combat, mais un navire à part entière capable de naviguer avec le reste de la flotte et d'aspect similaire. J. Coggeshall, *The Fireship and its Role*, *op. cit.*, p. 5-11.

52 « Discurso sobre la perdida del Armada del cargo de Don Lope de Hoces en el puerto de Guetaria en la Provincia de Guipuzcoa », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 7, ^o 68.

53 « Ordre que Monseigneur le cardinal de Richelieu veult estre gardé et observé par le chevalier de Vallance commandant les vaisseaux de l'armée devant la Rochelle », 14 mai 1628 – BnF, fonds Dupuy 100, ^o 244

54 Comme le formule un Espagnol prisonnier au sujet de la perte du vice-amiral de sa flotte : « Une fois arrivé à notre navire le brûlot le mit en feu avec grande violence, et une fois enflammé il n'était plus rien à faire pour le navire vu la vitesse de contagion du feu. » (« Discurso sobre la perdida del Armada del cargo de Don Lope de Hoces en el puerto de Guetaria en la Provincia de Guipuzcoa », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 7, ^o 68.)

55 Une vingtaine de pièces de bronze pour la *Cordelière* et une quinzaine pour chaque navire anglais, auxquelles il faut ajouter toutes les pièces disposées sur les châteaux avant et arrière. Max Guérout, *Le Dernier Combat de la Cordelière*, Brest, Le Télégramme, 2012, p. 95.

56 *Ibid.*

xvii^e siècle environ, on recourt ainsi à une grande variété d'engins incendiaires, dont l'important glossaire nautique du corsaire et théoricien anglais sir Henry Mainwaring, *The Seaman's Dictionary or Nomenclator Navalis*, composé dans les années 1620, donne une idée à l'article « Fireworks » :

Les ENGINs INCENDIAIRES désignent tous les types d'artifices appliqués à tous les types d'outil, d'arme ou d'instrument, que l'on utilise pour mettre feu aux coques, aux voiles et aux mâts d'un navire en plein combat. Il en existe de nombreuses sortes, mais les plus communément utilisés en mer sont ceux-ci : pots de feu, balles de feu, piques enflammées, tubes à feu, balles de cuivre, flèches de feu. Dire tout ce qu'il faudrait à ce sujet prendrait trop de place pour l'objectif que je me suis ici fixé⁵⁷.

Si le laconisme de Mainwaring est ici regrettable, il est malgré tout possible de reconstituer une partie de ces outils, dont l'utilisation est uniformément partagée par toutes les marines atlantiques⁵⁸, à la lumière de diverses sources. Les différents traités d'utilisation montrent ainsi que la composition des substances incendiaires tourne généralement autour du mélange de poudre à canon et de différentes substances inflammables – huile de lin, naphte, sulfure, etc.⁵⁹. La mixture est ensuite soit versée dans un récipient en terre cuite qui se cassera à l'impact sur le pont ennemi (les *fire pots*), soit enveloppée dans un tissu, qui peut être jeté lui-même, ou bien fixé à l'extrémité d'une lance (*fire pikes*), d'un bâton (*trunks*) ou d'une flèche (*fire arrows*) qui sera ensuite jeté vers le navire adverse. La découverte sur l'épave de la *Mary Rose* de plusieurs flèches de cette sorte, ainsi que de fragments de bâtons à l'extrémité augmentée d'une masse ressemblant à une enveloppe incendiaire, confirment leur présence sur les listes d'avitaillement et dans un certain nombre d'instructions nautiques⁶⁰, et par là l'importance de l'objectif d'incendie dans l'approche du combat⁶¹.

Dans ces conditions, les caractéristiques du combat sont accentuées et l'avantage du vent se révèle encore plus stratégique qu'à l'ordinaire, dans la mesure où fumée et flammes sont davantage susceptibles de se propager dans le

57 G. E. Manwaring, *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, op. cit., t. II, p. 147-148.

58 Une liste très similaire est ainsi donnée par Diego García de Palacio au chapitre xxix de son *Instrucción náutica*, (op. cit., p. 323) : « El condestable es a cuyo cargo está la artillería y municiones, hacer ingenios de fuego y ordenar a los artilleros a lo que han de acudir; debe ser hombre apacible y de experiencia y animoso en las ocasiones de su oficio. Ha de saber hacer pólvora y afinarla hecha bombas de fuego, alcancías, granadas, piñas, dardos, flechas y bolas de fuego artificial, y para las piezas de bronce, sus alcatraces, linternas de pedernales y de cabezas de clavos, y estoperoles, angelotes, pelotas de puyas y otras invenciones. »

59 Robert Norton, *The Gunner: Shevving the Vwhole practise of artillerie*, London, 1628, cité par Alexandra Hildred (dir.), *Weapons of Warre*, op. cit., p. 519.

60 « John Young's Notes on Sea-Service », William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, op. cit., t. IV, annexe B.

61 Peter Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose*, op. cit., p. 519-529.

sens du vent, et ainsi aveugler au minimum⁶² – voire faire incendier le navire de l'ennemi, comme le remarquait déjà Philippe de Clèves au début du xvi^e siècle : « Et quant se viendra a l'aborder, la chose que vous debvrez plus avoyr en regard, et mectre peine, c'est d'aborder au dessus du vent, car en cella il y a beaucoup d'adventaige... Tout ce que vous gectez, soit feu, fumée et aultre choses, le vent leur porte que leur peult beaucoup nuyre⁶³. » L'un et l'autre peuvent d'ailleurs se combiner comme dans le cas d'un combat franco-espagnol au large de Guétari en 1638, où la charge d'artillerie des navires français permet d'aveugler la flotte espagnole au mouillage, et ainsi d'approcher les brûlots espagnols suffisamment pour que toute défense en devienne impossible⁶⁴.

170

On le voit, le feu reste une préoccupation constante pour le navire à la mer. Parce que ce dernier y est particulièrement vulnérable par sa composition évidemment, mais aussi et surtout parce que sa présence est parfaitement indispensable dans le quotidien de cette microsociété qu'est le navire, depuis les gestes les plus quotidiens de confort et de sociabilité jusqu'aux occasions les plus exceptionnelles comme le combat. La prévention de ses débordements devient ainsi un fil rouge des diverses consignes de vie à bord et des instructions de combat, avec l'obsession de cloisonner et de cantonner ce danger qui risque à tout moment de se répandre comme une traînée de poudre – laquelle n'est pas le moindre des risques. En effet, l'apparition de la poudre en mer accompagnée de la démultiplication de sa puissance fait ressortir et émerger avec acuité la nécessité absolue de garder flamme, chaleur et fumée sous contrôle – de conserver toujours le feu sous le boisseau en somme, puisque l'erreur n'est désormais plus permise, car on n'arrêtera pas une réserve de poudre prenant feu. Désastre potentiel aux aspects familiaux, à la fois « cuisine et apocalypse », le feu fait ainsi comme souvent ressortir la nécessité de règles, de procédures et de discipline nettes sur le navire, microcosme ordonné mais fragile, naviguant toujours à quelques erreurs de la catastrophe.

62 Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, op. cit., p. 339 ; Nathaniel Butler, *Boteler's Dialogues*, London, Navy Records Society, 1929, p. 293.

63 Jacques Paviot, *Philippe de Clèves, seigneur de Ravestein*, op. cit., p. 52.

64 « Discurso sobre la pérdida del Armada del cargo de don Lope de Hoces en el puerto de Guetaria en la Provincia de Guipuzcoa », Colección Fernandez de Navarrete, vol. 7, f° 68.

LES MOYENS DU BORD.
RÉPARER LE NAVIRE À LA MER AU XVIII^e SIÈCLE

Olivier Chaline
Sorbonne Université
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

Réparer le navire veut dire le remettre en état après des avaries plus ou moins importantes dues, soit à la violence des éléments – coups de vent, tempêtes... –, soit à la brutalité du combat¹. Mais en état de quoi faire ? De poursuivre ou reprendre le combat s'il s'agit d'un navire de guerre, ce qui ne se limite pas à une question de puissance de feu. Comme pour d'autres types de bâtiments, il s'agit de demeurer ou de redevenir manœuvrant, parfois tout simplement de rester à flot. Il y a une hiérarchie des difficultés, qui parfois se cumulent, et par conséquent une gradation des urgences dans les réparations à effectuer. Celles-ci supposent d'intervenir à des endroits très divers du bord et d'accès plus ou moins commode : la coque pour se maintenir à flot, le gouvernail, la mâture et le gréement pour rester en mesure de manœuvrer, les pièces d'artillerie afin de combattre.

Ces réparations sont à effectuer à la mer, pour l'essentiel avec les seuls moyens et outils disponibles à bord, uniquement avec le personnel embarqué et sans compter sur un secours extérieur – d'un bâtiment proche par exemple – ou sur les possibilités qui seraient celles d'un port, même médiocrement équipé. Lorsqu'il faut prévenir l'irréparable, ces travaux sont à faire pendant l'action elle-même, impliquant souvent de rompre le combat. Quand une plus grande sécurité s'offre enfin, on travaillera à réparer dans de meilleures conditions.

Les historiens semblent avoir ignoré cette question, à la notable exception de Sam Willis qui fait remarquer que la possibilité de réparer à la mer une bonne partie des dommages était justement propre à la navigation à voile². Quelles sources utiliser ? J'ai choisi les journaux de navigation des navires de guerre qui

- 1 Par avarie, j'entends ici tout type de dommage survenu en quelque endroit que ce soit du navire, sans reprendre la définition juridique plus précise donnée en France par l'ordonnance de marine de 1681.
- 2 Sam B. A. Willis, *Fighting at Sea in the 18th Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2008, voir le chap. xi intitulé « Damage », notamment les p. 162-169.

ont l'avantage de présenter les types d'avaries dues au mauvais temps et aux combats. Quand l'occasion s'en présentait, j'ai exploité les minutes des conseils de guerre, souvent très riches pour la Royal Navy. Quelquefois, des *diaries* ou des mémoires décrivent des réparations qui ont frappé l'esprit de celui qui en fut témoin. Les traités sur l'arrimage des vaisseaux ont également leur intérêt par ce qu'ils indiquent du stockage des rechanges. Partons des différentes sortes d'avaries pour envisager comment on pourra y remédier à la mer et enfin ce qu'on peut attendre de réparations effectuées dans ces conditions.

QUELLES AVARIES ?

Quelles causes ?

172

L'ensemble du navire subit les effets de ce que les Anglais appellent *wear and tear*, l'usure quotidienne, régulière et progressive. Même sans gros temps, la mâture fatigue sous l'effet du roulis et du tangage, ce qui oblige ensuite à retendre étais et haubans pour mieux l'assurer. Les avaries à réparer à la mer sont d'abord celles occasionnées par la fureur des éléments. Scipion de Castries rapporte comment, après l'attaque manquée de Rhode Island le 12 août 1778, le vaisseau amiral le *Languedoc* – deux ponts de 80 canons – à bord duquel il servait fut, en trois heures de temps, réduit à l'état de ponton ingouvernable par un ouragan. Un dessin de Pierre Ozanne en témoigne.

À 2 heures du matin, deux barres du gouvernail avaient été cassées. Nous fûmes obligés de leur substituer la barre de fer, ce qui arrive bien rarement. À 3 heures, toutes les ferrures du gouvernail furent cassées et la mèche de ce même gouvernail qui est une espèce de poutre énorme, n'étant plus retenue ni assujettie, se trouvait livrée à la terrible impulsion que lui donnaient les lames de la mer et faisait éprouver à notre barre d'arcas des coups aussi violents que ceux que le bélier des anciens faisait éprouver aux murailles des villes assiégées. La barre d'arcas est une pièce de bois qui forme et sur laquelle repose tout l'arrière du vaisseau. C'est elle qui en lie toutes les parties; battue en brèche par la mèche du gouvernail, elle aurait fini par être brisée et sa destruction aurait entraîné nécessairement celle du vaisseau.

Le malheur que nous venions d'éprouver par la perte de notre gouvernail fut suivi, à 5 heures du matin, par celle de toute notre mâture. Le mât de beaupré qui en est la clé se rompit et tomba dans l'eau, mais retenu par les cordages qui lui appartenaient et mis en mouvement par les lames de la mer, il frappait avec violence contre l'avant du vaisseau. Sa chute entraîna bientôt celle du mât de misaine; celle du grand mât le suivit de près et enfin celle du mât d'artimon compléta un démâtement total.

Pour comble de misère, une de nos ancrs de bossoir du poids de soixante-dix quintaux, dont les grelins et les gros cordages qui la retenaient en son poste cassèrent, resta suspendue au câble qui la retenait par le joul [ou jas] et nous faisait éprouver à l'avant du vaisseau ce que la mèche de notre gouvernail nous faisait éprouver à l'arrière. Notre énorme mâture qui était tombée sur les côtés du vaisseau frappait nos flancs avec une violence extrême³.

En comparaison, l'action de l'homme peut paraître moins redoutable. Lors d'une erreur de navigation qui provoque des abordages, les dégâts sont en général moindres et plus localisés. Ces collisions sont fréquentes quand on navigue en escadre, surtout lors des appareillages et ce sont d'abord les bouts-dehors, prolongeant les mâts de beaupré, qui en font les frais. Mais elles sont d'une autre gravité si le navire perd significativement de sa manœuvrabilité. Autre manifestation d'impéritie, un mauvais arrimage peut s'avérer aussi désastreux qu'une tempête. Pléville Le Pelley en donne un exemple significatif lié à un lest de pouzzolane, soit de pierre basaltique poreuse disposée à même le fond de la cale :

[...] j'observai aux chefs que cet arrimage nous feroit démâter. J'obtins double rechange de mâts de hune, de bas haubans, que je fis passer et rider fortement. Nous partons six heures après, beau temps nord-ouest à porter les huniers hauts. Dans les deux minutes, nous démâtons de tous mâts. Les voyant tomber, j'eus l'attention de faire venir sur babord par le gouvernail, de façon que les mâts ne fussent pas sous le vent mais au vent pour ne pas le défoncer. Tout fut coupé et le vaisseau, roulant affreusement, fit de l'eau que la poselanne gardoit, dont nous ne pompions pas la moitié. La barre de gouvernail, deux des baux de la calle cassés, le vaisseau prêts de s'entrouvrir, douze heures de plus de mauvais temps, nous périssions⁴.

Peu de temps suffit à dégréer, voire démâter un navire. À la bataille de la Chesapeake (5 septembre 1781), le HMS *Shrewsbury* affronte les Français « à portée de mousquet » à partir de 4 h 10, puis « à portée de pistolet » après 4 h 25⁵. Vingt minutes plus tard le faux-foc descend suivi peu après des vergues de grand hunier et de perroquet de fougue. À 4 h 48, le capitaine est blessé

3 Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. Gérard de Colbert-Turgis, Paris, Mercure de France, 2005, p. 119-122 ; voir aussi Olivier Marsaudon, *Le Vaisseau de 80 canons le Languedoc (1761-1799)*, mémoire de maîtrise sous la dir. de Dominique Biloghi, Montpellier III, 1995.

4 *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, éd. Michèle Chartrain, Monique Le Pelley Fonteny, Gilles Désiré dit Gosset, Brécey/Saint-Lô, Les Cahiers culturels de la Manche, 2002.

5 National Archives [désormais NA], Kew, ADM 51905, *captain's log* du HMS *Shrewsbury*, 6 septembre 1781 (soit du 5 septembre midi au 6 midi), f° 121 r.

une première fois. À 5 h, les bas mâts sont qualifiés de très avariés. Encore dix minutes et le *captain* Robinson perd sa jambe gauche. À 5 h 15, plus moyen d'orienter une vergue et presque plus de haubans en place. En une grosse demi-heure le bâtiment a fortement souffert.

Quels types d'avaries ?

Les premières avaries à réparer à la mer concernent la coque du bâtiment. Des voies d'eau apparaissent parce qu'on a « touché » une roche, parce qu'un boulet a percuté le bordé à fleur d'eau, parce que des tarets ont fini par percer, parce qu'un mât ou une vergue tombés à la mer frappent les œuvres vives à la manière d'un bélier, mais parfois aussi parce que le bâtiment est vieux et « fait de l'eau ». Si un navire en bois s'enfonce lentement et ne coule pourtant pas facilement, il devient très vulnérable s'il perd son assiette.

174

Plus fréquentes, les avaries du système propulsif, peuvent rendre le bâtiment ingouvernable, parfois immobile et, dans ce cas, vulnérable à la capture. Si le mât de beaupré, qui fait saillie de manière oblique à l'avant du navire, est endommagé, c'est l'ensemble de la mâture qui est affaibli, car elle s'appuie sur lui par des étais. Chacun des trois mâts verticaux résiste au roulis grâce aux haubans et galhaubans disposés de part et d'autre et au tangage avec les étais – parfois doublés par de faux-étais⁶. Les manœuvres fixes sont souvent rompues ou, au moins, distendues, or les haubans donnent accès aux hunes et aux vergues. Un mât peut être percé par des boulets, ébranlé, déstabilisé et même abattu, comme une vergue être arrachée et jetée à bas. Des voiles tombées à l'eau le long du bâtiment contribuent à le freiner, voire à lui imposer un virement de bord. Les avaries touchant les mâts compromettent aussi la stabilité du navire en détruisant l'équilibre sous voiles qui est le sien⁷. Un grand mât ou un mât d'artimon endommagés ou abattus ne sont plus en mesure de compenser la pression exercée par les voiles d'avant sur la coque. Le bâtiment devient excessivement mou. Si c'est au contraire le mât de misaine qui a souffert, il n'y a plus ou presque plus de voiles d'avant. Là encore, la capacité de manœuvre se réduit sensiblement, l'avant du navire étant envoyé dans l'axe du vent. Le comte de Vaudreuil note juste après les Saintes :

À 4 heures et demie, signal d'ordre de bataille l'amure a tribord dans l'ordre naturel ; nous ressentions alors la brise de l'est assez forte ; nous revînmes au vent sans pouvoir bien tenir le plus près, notre grande voile n'avoit ni écoute ni amure, la ralingue de fond en étoit emportée et elle étoit toute criblée ; il lui

6 Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1975, t. III, p. 124.

7 Sam Willis, *Fighting at Sea in the 18th Century*, op. cit., p. 146-147.

restit des boulines qui servirent à amurer et à border; le bout de la vergue de mizaine du côté de tribord étoit très offensé par un boulet, ce qui empêchoit de l'amurer bas⁸.

L'ampleur des dommages couvre donc un large spectre allant de la limitation de plus en plus marquée des possibilités jusqu'à la réduction à une totale impuissance.

Comment prend-on la mesure des avaries ?

Si les personnes à bord les plus à même de mesurer la portée des dégâts sont tuées ou blessées, celle-ci sera difficile à évaluer. Tout le monde ne voit pas non plus la même chose, selon sa compétence professionnelle aussi bien que selon l'endroit où il se trouve. Peu accessibles, certains secteurs du navire ne révèlent que plus tard le péril qui s'y trouve. Au matin du 21 novembre 1759, le commandant et l'équipage du HMS *Swiftsure* pouvaient se croire tirés d'affaire, après une nuit éprouvante qui vit la perte de l'*Essex* et la *Resolution*, et qu'ils passèrent à réparer les dommages subis lors de la bataille des Cardinaux :

Au lever du jour (en virant de bord vent arrière pour rejoindre la flotte), le navire roula brutalement, le mât de hune du grand mât, en emportant avec lui, tout le côté tribord de la hune de grand mât, déchira la grand-voile et causa d'autres dommages. La mer en nous faisant rouler rendit nécessaire de ramener le navire à son amure précédente, ce qui nous permit de sauver le hunier et l'essentiel de son gréement; ce à quoi nous nous sommes employés jusqu'à maintenant⁹.

COMMENT RÉPARER À LA MER ?

Quels rechanges et où ?

À bord d'un vaisseau de guerre, tout peut être changé, hormis un beaupré et un grand-mât que leurs dimensions empêchent de stocker à bord et donc de remplacer. On trouvera donc dans les différents niveaux de la coque aussi bien des cordages que des poulies, des voiles, majeures ou menues, des barres de perroquet mais également de cabestan, des chuquets de hune, des bordages de chêne, etc., pour n'en rester qu'aux plus grosses réparations.

8 « Notes de campagne du comte de Vaudreuil (1781-1783) », dans *Trois âges de la marine à voile*, Paris, Association des amis du musée de la Marine, 1955, p. 49.

9 NA Kew, ADM 51/965, *captain's log Swiftsure*, 21 novembre 1759.

Bien placées, les rechanges se conservent sans avarie et contribuent à la stabilité du bâtiment en maintenant ses qualités de marche¹⁰. Il y a des dispositions usuelles de stockage à bord¹¹ mais après les essais pratiqués à bord du *Léopard* en 1787-1788, un autre arrimage est recommandé par Burgues de Missiessy¹². L'espace du navire est désormais conçu comme une succession de tranches et pas uniquement comme une superposition de niveaux.

Dans la cale, la fosse aux câbles, aux dres de Groignard, « contient tous les câbles, greslins, aussières, etc., nécessaires à l'armement et au rechange du vaisseau¹³ ». Burgues de Missiessy recommande quant à lui de placer les cordages de rechange au centre du vaisseau où ils procureront de la stabilité, seront faciles à utiliser et se conserveront bien. La meilleure place est selon lui « dans l'espace renfermé entre la soute aux poudres et le faux-pont, dans la partie la plus de l'avant, sur une étendue en longueur de 14 pieds et demi. Cet espace est divisé en deux parties, l'un pour les cordages de rechange du maître d'équipage, l'autre pour les cordages de rechange du maître canonnier¹⁴ ».

Le faux-pont d'un vaisseau de guerre comporte les soutes du charpentier et du calfat, ainsi que la rechange du maître canonnier, tandis que faute de faux-pont, celles d'un bâtiment de la Compagnie des Indes sont sur le premier pont. Burgues de Missiessy place les voiles majeures de rechange dans le faux-pont, entre les baux et les répartit selon les tranches avant :

La grande voile, le grand hunier & l'artimon à la première tranche avant ;
la misaine, le petit hunier et le perroquet de fougue à la deuxième tranche
avant ; cette position convient aux voiles ; elles sont faciles à prendre, elles s'y
conservent ; elles ne gênent point & elles donnent la stabilité que la classe de
leur volume peut procurer¹⁵.

Quant aux menues voiles de rechange, elles se répartissent entre la deuxième tranche avant (voiles d'étais et tentes) et la deuxième arrière (perroquets, perruche d'artimon, cacatois et focs).

L'entrepont reçoit, du fait de leur longueur, les bordages de chêne, barres de cabestan de rechange et planches de Prusse, à la première tranche avant. Quant à la barre de gouvernail de rechange, c'est dans la troisième tranche arrière de l'entrepont qu'elle se trouve, « pour être plus à portée de s'en servir ».

10 Voir Burgues de Missiessy, *Arrimage des vaisseaux publié par ordre du roi*, Paris, Imprimerie royale, 1789, p. 8-9.

11 Évidentes pour les contemporains, elles ne sont guère détaillées dans les sources.

12 En 1787-1788, le vaisseau le *Léopard* fut commandé par le comte de Kersaint et compta Burgues de Missiessy lui-même parmi son état-major.

13 Groignard, *Mémoire sur l'arrimage des vaisseaux*, s. l. n. d., p. 39.

14 Burgues de Missiessy, *Arrimage des vaisseaux publié par ordre du roi*, op. cit., p. 46.

15 Burgues de Missiessy, *Arrimage des vaisseaux publié par ordre du roi*, op. cit., p. 54.

Dans son *Installation des vaisseaux* publiée en l'an VI, Burgues (ci-devant de Missiessy) dispose même une partie des rechanges dans les deux batteries : dans la première, la barre de gouvernail, huit bordages de chêne, deux planches de Prusse... ; dans la seconde, la mâture de rechange consistant en mâts et vergues de hune, mâtereaux et espars, placée vers le milieu du bâtiment¹⁶.

Qui répare quoi ?

Sur un navire de guerre, réparer à la mer est possible grâce aux spécialistes que compte la maistrance. Le maître d'équipage (*boatswain*) est en charge de tout ce qui se rapporte au gréement, la garniture du vaisseau comme le rechange¹⁷.

Q. : N'aviez-vous pas presque tout le gréement dormant du mât de misaine à rétablir ainsi qu'à effectuer des nœuds et des épissures sur tout le gréement courant et à établir à neuf un étai de misaine et un *spring stay* ?

R. : Nous avions.

Q. : Le maître d'équipage n'avait-il pas été tué lors du combat ?

R. : Oui.

Q. : Sa perte ne fut-elle pas sévèrement ressentie lorsqu'il fallut réparer le navire dans son gréement et ses voiles ?

R. : Oui, fortement.

Q. : Ne fûtes-vous pas privé de l'aide de trois des lieutenants, deux d'entre eux étant malades et le troisième blessé ?

R. : Deux d'entre eux étaient malades et incapables de faire leur tâche, et un était blessé¹⁸.

Les maîtres charpentier, calfat, voilier et canonnier disposent chacun de leurs propres outils et instruments ainsi que de leur rechange dans une soute, l'ensemble apparaissant dans les articles qui leur sont propres¹⁹.

Pourtant, les réparations et interventions d'urgence ne sont pas l'affaire des seuls spécialistes, ou éventuellement, de ceux qui se trouvent bien placés pour agir immédiatement. Tout l'équipage est amené à intervenir dans ces circonstances véritablement exceptionnelles, comme le relate, toujours à propos du *Languedoc* démâté et menacé par une de ses propres ancres, Scipion de Castries :

16 Burgues [de Missiessy], *Installation des vaisseaux*, Paris, Imprimerie nationale, an VI, p. 102-103.

17 Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1975, t. III, p. 228.

18 *The Trial of the Honourable John Keppel, Admiral of the Blue Squadron... faithfully taken down in court by Thomas Blandemoor*, London, J. Almon, 1779, p. 189-190.

19 Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, op. cit., t. II, p. 144-155 pour le maître calfat.

Nos gabiers et nos matelots-canonniers qui sont sur les vaisseaux ce que les grenadiers sont sur les régiments ne résistèrent pas à l'appel qui leur fut fait de travailler à rétablir l'ancre de bossoir à son poste : c'était le plus pressé. Aussitôt une foule de ces braves matelots se précipite sur le joul de l'ancre pour la saisir par sa patte, la lier avec de gros cordages pour ensuite la retirer de l'eau et la fixer à sa place. J'avoue que je ne comprenais pas trop la possibilité d'une pareille opération. Les mouvements de roulis et de tangage étaient si terribles qu'il avait fallu passer des cordes en travers dans tout le vaisseau pour que chacun pût se soutenir. Cette précaution n'empêcha pas que nous n'ayons eu dans cette funeste circonstance plusieurs hommes tués et blessés pour avoir été jetés avec violence contre les bords du vaisseau.

Les hommes qui s'étaient dévoués au périlleux travail de se saisir de notre grosse ancre parvinrent à s'en rendre maîtres après un travail impossible à décrire et à faire comprendre aux personnes entièrement étrangères aux opérations de marine. Ceux qui étaient sur le joul de l'ancre (seul endroit où il fut possible de travailler d'une seule main, l'autre étant nécessaire pour se tenir cramponné), ceux-là, dis-je, étant inséparables de l'ancre et faisant corps avec elle, en suivaient tous les mouvements de sorte qu'à chaque coup de tangage, l'ancre s'enfonçant dans l'eau à une très grande profondeur et avec une violence extrême, ces braves matelots plongeaient aussi souvent qu'elle et cet exercice se répétait plusieurs fois par minute. Un seul homme néanmoins fut emporté par les vagues²⁰.

Cette opération, improvisée dans la plus grande urgence, a duré, nous dit-il, deux heures. Le caractère nécessairement collectif du salut ou de la perdition à la mer explique que tous prennent part à un tel travail : « *all hands repairing damages*²¹ », note le rédacteur du *captain's log* du HMS *Shrewsbury*, une demi-heure après la fin de la bataille de la Chesapeake. Pour des hommes qui subissent la tempête ou bien viennent de participer au combat et parfois profitent d'une brève accalmie, une tâche éprouvante succède à une autre, parfois dans l'obscurité croissante ou en pleine nuit, avec la difficulté d'apprécier l'ampleur des avaries et de voir ce que l'on fait.

D'où intervenir ?

Les indications sont rares, sans doute parce que cela était alors connu de tous. En 1786, un texte aussi officiel que les *États de répartition des équipages à leurs différents postes de combat* se contente de mentionner la présence au gaillard d'arrière avec le capitaine du premier maître d'équipage et du second maître, du

20 Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, op. cit., p. 122.

21 NA, ADM 51905, f° 121 r.

contremaître et des quartiers maîtres, tandis que le second maître d'équipage et ses aides se tiennent au gaillard d'avant²². Sans doute l'organisation n'était-elle pas fondamentalement différente sur un bâtiment de Sa Majesté britannique, puisque, après Ouessant, le lieutenant Hill du HMS *Formidable* répond quand on lui demande où il se tenait pour effectuer des réparations : « Sur le gaillard d'avant²³. » Si le maître d'équipage se tient ici au gaillard d'avant et non à celui d'arrière, son rôle apparaît aussi essentiel pour la prompte remise en état du gréement avarié.

À la fin de son *Installation des vaisseaux*, Burgues [de Missiessy] détaille le « rôle de combat d'un vaisseau de 74 canons avec 683 hommes d'équipage, pour le combat d'un bord ». Il donne cette précision peu commune :

Aux galeries, pour boucher les voies d'eau

8 h., savoir : le maître charpentier

deux aides de charpentage

le second de calfatage

deux aides de calfatage

deux matelots.

À l'archipompe, pour sonder la quantité d'eau qu'il y a

1 homme, le maître de calfatage

Aux pompes, pour les tenir prêtes à jouer

1 homme, 1 aide de calfatage, 3 [sic]²⁴.

Sur les bâtiments français de la seconde moitié du XVIII^e siècle – peut-être plus tôt –, il existe la galerie que Bourdé de la Villehuet définit ainsi : « Galerie, dans ce sens, se dit d'un espace libre autour du vaisseau par-dessus le faux-pont, pour boucher en dedans les coups de canon que l'on peut recevoir à l'eau pendant un combat ; les galeries ont ordinairement trois pieds de large²⁵. »

Des outils y sont à disposition pour accélérer les réparations en cas de voie d'eau, comme dans d'autres points du navire. Avant le combat, on doit remplir d'eau les bailles et disposer à proximité seaux et fauberts, comme aussi « mettre sur les deux gaillards, des haches, du cordage de différentes grosseurs, du bitord, du merlin, du suif et des épissoirs pour rajuster ou remplacer les manœuvres coupées²⁶[...] ». Pour une intervention d'urgence, il y a aussi « des haches à l'entour du grand mât et du mât de misaine, pour que dans un danger

22 *États de répartition des équipages à leurs différents postes de combat. 1^{er} janvier 1786*, Paris, Imprimerie royale.

23 *The Trial of the Honourable John Keppel, op. cit.*, p. 190.

24 Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux, op. cit.*, p. 260.

25 Bourdé de La Villehuet, *Principes fondamentaux de l'arrimage des vaisseaux*, Paris, Bachelier, 1814, p. 9. Voir aussi Groignard, *Mémoire sur l'arrimage des vaisseaux, op. cit.*, p. 40.

26 Burgues [de Missiessy], *Installation des vaisseaux, op. cit.*, p. 146.

imminent, on puisse couper à l'instant même les manœuvres qui seraient devenues inutiles²⁷ ». Enfin, sur les hunes est monté le nécessaire « pour réparer sur-le-champ les petites ruptures ordinaires », ainsi les garcettes de ris ou des épissoirs, mais si les dommages étaient plus considérables, on ferait monter de quoi les réparer depuis les gaillards²⁸.

QU'ATTEND-ON DES RÉPARATIONS À LA MER ?

L'urgence absolue : se maintenir à flot

180

On obture les voies d'eau grâce à des plaques de bois, de plomb, de cuivre, apposées sur la coque, qu'on appelle parfois « tapons » – *tompions* en anglais. Le 26 janvier 1782, après le troisième combat de Saint-Christophe, aux officiers de la *Ville de Paris* lui demandant s'il avait perdu beaucoup de monde, le comte de Vaudreuil, commandant le *Sceptre*, répondit « que non mais qu'en revanche le corpt du vaisseau avoit beaucoup souffraire ayant beaucoup de plac de plomb et de bois, cela étoit en éviance et il ne failloit que d'ouvrir les yeux et nous en faire les questions²⁹ [...] ». Une telle réponse laisse entendre que ces obturations d'urgence ont été faites en pleine bataille ou juste après. Dans d'autres cas, si on le peut, on attend la fin du combat³⁰.

Pour évacuer l'eau, les pompes sont installées dans la cale, à l'avant et à l'arrière de l'archipompe, cet endroit au pied du grand mât où les eaux se rassemblent. Elles doivent pouvoir être réparées promptement, raison pour laquelle Burgues [de Missiessy] donne la préférence aux pompes aspirantes et refoulantes sur celles à chapelets, car il faut moins de temps pour les remettre en état³¹. Actionner plusieurs pompes en plein combat nécessite du personnel qui cesse d'être disponible pour le service des pièces ou la manœuvre du bâtiment. Ainsi, les voies d'eau sont ce qui vient le plus sûrement à bout de la résistance d'un équipage. Tel est le sort de l'*Hector*, lors de la bataille des Saintes : « Entièrement dégréé, sans grand hunier, toutes nos voiles criblées, sa mature menaçant de tomber, pompant à deux et trois pompes, ayant 50 pouces d'eau dans la cale, sans espoir d'être secouru », résume un de ses officiers rendant compte de la reddition³².

27 *Ibid.*, p. 150.

28 *Ibid.*, p. 161.

29 AN Marine B⁴ 258, f^o 360 r.

30 La chaloupe ou les canots, restés à bord ou mis à flot, peuvent aussi être percés. Il est impossible de s'en servir pour établir le contact avec le vaisseau amiral comme pour relever les ancres lors d'un appareillage.

31 Burgues [de Missiessy], *Installation des vaisseaux*, *op. cit.*, p. 8-9. Il précise que depuis quelques années, on a pris l'habitude de placer deux pompes aspirantes et refoulantes en avant du grand mât et deux autres à chapelets en arrière « parce que le développement des hommes qui les font agir, est ainsi plus commode et plus spacieux ».

32 AN B⁴ 205, f^o 30 r. Déposition du LV de Beaumanoir, commandant l'*Hector*, 26 février 1784.

Reprendre sa place au combat

Pour tenir sa place dans une ligne qui n'est pas statique, le bâtiment doit conjuguer puissance de feu et mobilité. Cela suppose des pièces restées en état d'être servies par un personnel encore valide suffisamment nombreux et un système propulsif qui ne soit pas détruit ou avarié au point de rendre le navire incapable de manoeuvrer si l'amiral ordonne un virement de bord. C'est à cette aune qu'il faut apprécier la gravité des dommages subis et c'est ainsi qu'un conseil de guerre peut juger de la conduite d'un commandant ou d'un amiral qui n'a pas repris le combat après un premier engagement.

C'est tout particulièrement le cas après la bataille d'Ouessant (27 juillet 1778) lorsque l'*admiral of the Blue* Augustus Keppel est mis en cause par un de ses principaux subordonnés, l'amiral Hugh Palliser. Il en résulte, début 1779 à Portsmouth, une cour martiale lors de laquelle de nombreux officiers sont entendus. Plusieurs questions portent sur l'état dans lequel se trouvait leur bâtiment après l'engagement, de manière à déterminer si une reprise de l'action était possible ou non, autrement dit si l'amiral Keppel a été fautif ou non. Les réponses évacuent complètement l'aspect chaotique de fourmilière éventrée qui devait être celui d'un bâtiment sérieusement avarié, pour ne retenir que l'efficacité de la remise en état. Examinons le cas de quelques vaisseaux qui durent quitter le combat.

Selon son commandant, le *captain* Allen, le HMS *Egmont* a souffert. Tandis que le ton du grand mât a été percé, ceux du mât d'artimon et du petit mât de hune ont été emportés, la vergue de perroquet de fougue traversée comme celles de misaine et du petit hunier³³. Tout cela est jugé par le commandant aussi évidemment paralysant que rapidement réparable et la brièveté des délais a de quoi étonner :

Amiral Montague: Sir, combien de temps vous a-t-il fallu pour être en état d'attaquer à nouveau, si l'amiral avait jugé opportun de le faire? Combien d'heures?

R. : Trois heures et demie.

Q. : Alors, sir, était-il préférable et plus prudent de la part de l'amiral de mettre en panne et de réparer ses navires hors de combat avant de lancer une seconde attaque?

R. : Assurément³⁴.

Mais elle est confirmée par le commandant du HMS *Worcester* dont le gréement dormant et mobile s'est trouvé fortement avarié, ainsi que les voiles :

33 Le ton d'un mât est sa partie supérieure, des jottereaux jusqu'au chuquet (pour le bas mât et le hunier) ou à la pomme (pour le perroquet).

34 *The Trial of the Honourable John Keppel, op. cit.*, « Interrogatoire du *captain* Allen », 19 janvier 1779, p. 96-97.

Cour: Le *Worcester* était-il en état de reprendre le combat après avoir viré de bord vent arrière pour la première fois?

R.: Non, d'aucune façon.

Cour: Veuillez rendre compte des avaries du *Worcester* aux mâts, voiles, vergues et gréement.

R: Notre grand hunier avait été percé à plus des deux tiers à 6 pieds au-dessus du chuquet; plusieurs coups traversant le mât de misaine et le beaupré, l'un en particulier, de 42 livres, dans le beaupré en plein dans les liures; la vergue d'artimon touché en plusieurs points; pas mal d'impacts par le travers et sur l'arçasse; l'essentiel du gréement, tant dormant que courant, emporté et toutes les voiles mises en pièces, particulièrement le grand hunier; tous les étais et galhaubans, autrement dit l'intégralité de son gréement [...] ainsi que les bras et boulines et il me semble qu'il y avait deux ou trois boulets ramés dans son mât de misaine.

Alors la cour a jugé l'explication suffisante.

Amiral Montague: Donc dans l'état où se trouvait après le *Worcester* tel que vous l'avez présenté, en supposant que l'amiral aurait viré de bord vent arrière, pouviez-vous l'assister s'il avait jugé bon d'attaquer l'ennemi à nouveau?

R: Pas immédiatement, d'aucune manière.

Q: D'après vous, combien de temps eût-il fallu pour être en état de la faire?

R: Nous fumes en haut trois heures et demie avant de reprendre notre place dans la ligne de bataille. Il était impossible d'être prêts plus tôt³⁵.

Dans les deux derniers cas, 3 heures et demie ont suffi à rendre au bâtiment son aptitude à combattre en ligne. C'est le fait de professionnels des voiles et du gréement maîtrisant complètement leur métier, sans remplacement de mâts ni de vergues. Faute de savoir précisément ce qui a été fait, on peut supposer que des cordages provisoires ont été mis en place afin de redonner au bâtiment une mobilité minimale, comme l'explique le commandant du HMS *Formidable* qui

35 *Ibid.*, p. 108. « Interrogatoire du *captain* Robinson, commandant du HMS *Worcester* ».

ainsi pu virer vent arrière³⁶. Les cordages réparés l'ont été moyennant un nœud ou bien une épissure³⁷. Mais les manœuvres dormantes ont dû être remises en tension. Il a fallu aussi procéder à un rechange de voiles, au moins minimal.

L'objectif de telles réparations d'urgence est très clairement défini : remettre le navire en état de virer de bord, soit vent arrière (*to wear*), soit vent devant (*to tack*), afin de reprendre l'action. Mais on ne vise pas alors au-delà de celle-ci. Avec un plus long répit, on peut tâcher de rendre au bâtiment endommagé une plus grande part de ses moyens perdus.

Jusqu'à quel point réparer à la mer ?

La réparation à la mer n'a pas pour fin de remettre le navire dans son exact état antérieur, ce qui n'est possible que dans un port équipé³⁸. Plus modeste, l'ambition n'en fait pas moins honneur à la maistrance et au personnel spécialisé : le navire doit être rendu capable de poursuivre si ce n'est sa mission, du moins sa route jusqu'au port. Dès lors, en fonction de l'ampleur des avaries, du nombre de bras disponibles et des compétences disponibles, du vent et de l'état de la mer comme aussi de la distance à parcourir, commence une période de travail plus ou moins longue et intense.

Le *Souverain* est un rescapé isolé de la bataille de Lagos (17 août 1759)³⁹. Si les trois coups dans ses œuvres vives sont immédiatement réparés, au moins provisoirement, la mâture – surtout le mât d'artimon – a davantage souffert mais tenu le coup. Le gréement, surtout dormant, a été particulièrement endommagé :

On compte 31 cordages coupés au mât d'artimon, 46 au mât de misaine et autant au grand mât. Il est miraculeux que la mâture ait tenu bon malgré tout, et l'on peut imaginer le travail que représentait la remise en état du gréement (une partie de ce travail ayant dû être exécuté de nuit). Au total 131 cordages

36 « *We had then just wore, with temporary ropes.* » (*Ibid.*, p. 133.) Pour le même vaisseau, on apprend qu'une fois les voiles mises, une demi-pinte de vin fut donnée à chaque homme, entre 21 et 22 heures, ce qui, de l'avis du commandant, fut pour eux un grand encouragement et nullement une cause de retard ou de confusion (*op. cit.*, p. 190).

37 Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, *op. cit.*, t. III, p. 101-104.

38 Un navire qui a été réparé au port après avoir été très fortement avarié pouvait-il retrouver la plénitude de son potentiel opérationnel ? Il semble que oui, pourvu que les avaries ne fussent pas liées à des faiblesses dans la conception du bâtiment.

39 Voir le passionnant dossier réuni et présenté par Patrice Decencière, « Dommages subis sous le feu de l'ennemi au XVIII^e siècle. L'exemple du vaisseau le *Souverain* à la bataille du 17 août 1759 » (*Neptunia*, n° 270, juin 2013, p. 4-13), à partir d'un document exceptionnel, le « Devis de l'état du vaisseau le *Souverain* après le combat du 17 août », dressé par l'EV Joseph de Laborde-Lassale et de ce qu'il a fallu faire pour le remettre « en état de naviguer et de combattre », croisé avec le compte-rendu du commandant, M. de Pannat, (AN Marine B⁴ 90, f° 202 sq.), ce qui a permis de situer les dommages sur un croquis.

durent être remplacés, ainsi que quatre poulies qui avaient été brisées dans le combat⁴⁰.

Les voiles ont été hachées par les boulets et surtout la mitraille. Le gouvernail a été traversé et la mèche atteinte.

Le soir venu, après avoir réussi à semer deux poursuivants, son commandant, M. de Pannat, fait obturer les voies d'eau et réparer le grément dormant, puis, de 2 heures à 6 heures du matin, procéder au changement du grand hunier. Dans la matinée du 18, la grand-voile est enverguée puis le petit hunier de rechange. Mais à partir de 14 heures et jusqu'à 16 heures, trois vaisseaux ennemis se rapprochent. « Alors, mes voiles neuves étant en place, je pris mes amures à tribord, courant grand largue. » Le 19, le péril étant écarté, M. de Pannat peut enfin entreprendre de plus grosses réparations :

184

Je mis alors à la cape pour jumeler mon grand mât et mon mât d'artimon. Je fis radouber mon canot et le fit mettre à l'eau pour remédier à un coup de canon qui traversait la mèche de mon gouvernail et boucher trois coups de canon que j'avais à l'eau, plus exactement qu'ils n'avaient pu l'être dans le combat. À 5 heures du soir, mon navire se trouvait en état de naviguer et de combattre.

M. de Pannat a pu donc y arriver en deux jours.

Tout autre est le cas de la *Ville de Paris*, amarinée par les Anglais après la reddition de l'amiral de Grasse à la fin de la journée des Saintes⁴¹. Ce trois-ponts, qui a beaucoup souffert dans le combat, est une prise prestigieuse qu'il importe de conduire à la Jamaïque d'abord, puis en Angleterre. Dès le 13 avril, un *captain* britannique prend le commandement d'un bâtiment très avarié et rempli de morts. Le lendemain, il reçoit, outre sa commission, des officiers et des hommes prélevés sur les autres bâtiments de l'armée navale de Rodney, tandis que les prisonniers français sont dispersés. Du 14 au 19 avril, on refait des nœuds et des épissures et les voiliers raccommoient les voiles dont certaines sont hissées, puis le 20 les charpentiers sont à l'œuvre. Il faut même faire appel à tous ceux des bâtiments proches afin de jumeler la grand-vergue, puis, le 21, de gabarier le mât d'artimon⁴². Du 20 au 23, la *Ville de Paris* est prise en remorque par le HMS *Namur*. Enfin le 30 avril, le bâtiment parvient à Port Royal de la Jamaïque. Mais il se perd corps et biens dans une tempête lors du voyage vers l'Angleterre.

40 Patrice Decencière, « Dommages subis sous le feu de l'ennemi au XVIII^e siècle », art. cit., p. 10.

41 NA ADM 51/520, *captain's log* de la *Ville de Paris*, 13 avril 1782-11 juillet 1782.

42 C'est façonner une pièce de bois conformément à son gabarit, ou modèle, en planches minces conservé à bord.

Au terme de cette brève esquisse, signalons à partir des silences des sources des aspects qui restent à éclaircir : la désorganisation à bord due aux avaries et la manière dont la discipline reprend le dessus ; l'appréciation des dommages et la détermination des urgences ; le rôle du commandant et la réactivité d'un équipage déjà accaparé, fatigué et parfois éprouvé.

LE PROBLÈME DE LA LUTTE CONTRE LES AVARIES
DANS LA MARINE DE GUERRE DES ÉTATS-UNIS :
LES INNOVATIONS ET LEUR MISE EN ŒUVRE
PENDANT LA PÉRIODE DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES¹

Jeremy P. Schaub
Capitaine de corvette de l'US Navy

Le 22 mai 2008, un incendie s'est déclaré sur le USS *George Washington*, pendant lequel trente-sept marins ont été blessés. Il aura fallu douze heures pour que l'équipage parvienne à l'éteindre. Cet accident a entraîné des coûts de réparation de plus de 70 millions de dollars. Il s'agissait d'un des plus grands incendies, hors combat, depuis celui qui ravagea l'USS *Forrestal* en 1967. Les hommes d'équipage ont rencontré d'importantes difficultés pour localiser et combattre l'incendie en raison d'incohérences majeures dans le programme de formation de lutte contre les avaries. En outre, la maintenance et le stockage du matériel de lutte contre les avaries se sont avérés défectueux et les schémas du bateau affichés sur les tableaux de contrôle des avaries se sont révélés obsolètes car ils représentaient de manière inexacte les compartiments dans le navire².

On peut opposer cet exemple malheureux à d'autres qui se sont mieux terminés comme celui de l'USS *Cole* qui, le 12 octobre 2000, alors qu'il était ancré à Aden, a été attaqué par des attentats-suicides d'Al-Qaeda. L'explosion a tué dix-sept membres d'équipage, blessé trente-neuf, et a causé un trou dans la coque d'un diamètre approximatif de 12 m. Cependant, les efforts courageux des hommes de l'équipage ont été efficaces, grâce à la formation approfondie à la lutte contre les avaries et qu'ils avaient justement reçue dans les mois qui ont précédé l'attaque³. À la suite de cet attentat, les nombreuses enquêtes qui ont été diligentées ont permis d'identifier les forces et faiblesses de l'équipement

- 1 Cet article est tiré des travaux de recherches qui ont été conduits par l'auteur dans le cadre d'un master obtenu à l'US Army Command and General Staff College de Fort Leavenworth, Kansas.
- 2 Frank M Drennan, (Rear Admiral de l'US Navy), « Command Investigation into the Fire that Occurred Onboard USS *George Washington* (CVN 73) on 22 May 2008 [1 juillet 2008, non classé] ».
- 3 Kirk Lippold, *Front Burner: Al Qaeda's Attack on the USS Cole*, New York, Public Affairs, 2012, p. 21.

nécessaire au contrôle des avaries à bord, ce qui a entraîné, à l'échelle de toute la flotte américaine, une modification de la dotation en matériel.

L'USS *Samuel B. Roberts*, quant à lui, sauta sur une mine dans le golfe Persique, le 14 avril 1988. L'explosion a provoqué un trou de 4,5 m dans la coque, la salle des machines a été inondée, les moteurs ont été désolidarisés de leurs supports et la quille s'est cassée⁴. Le 17 mai 1987, deux missiles Exocet ont frappé le USS *Stark* en tuant trente-sept marins et en blessant vingt et un autres. Les dégâts ont entraîné une inondation et le navire a brûlé pendant vingt-quatre heures⁵. Ces deux incidents illustrent l'étendue des avaries que les navires de l'US Navy peuvent supporter et auxquelles ils doivent pouvoir survivre s'ils disposent d'un équipage de marins bien formés.

Nous nous sommes posé la question de l'origine de ces procédures et de ces techniques modernes de lutte contre les avaries. Nous avons trouvé une partie de la réponse dans l'étude des résultats inattendus qu'ont eu les deux plus grandes batailles de la Première Guerre mondiale. En effet, c'est dans la mer du Nord, en 1916, que la question de la survivabilité du navire et de la compétence de l'équipage à la lutte contre les avaries a prouvé leur intérêt. C'est à cela que, longtemps après, les marins du *George Washington*, du *Cole*, du *Samuel B. Roberts* et du *Stark* durent la vie.

Avant la Première Guerre mondiale, déjà, la marine de guerre allemande (Reichsmarine) avait compris qu'il était de la plus haute importance de préserver au maximum la flottabilité des navires et de les maintenir le plus possible dans la position droite. À cet effet, les architectes navals avaient compartimenté les navires⁶ et avaient établi un minutieux programme de formation des marins pour qu'ils soient capables de réagir de manière adéquate.

L'attitude de la marine allemande à cet égard se reflète dans sa *Leckregeln* ou *Règlement applicable au contrôle des avaries* :

Le contrôle des avaries au combat passe avant toutes les autres exigences. Cela demande avant tout de la part des officiers de bonnes facultés de décision et une réaction prompte et efficace. Un service de lutte contre les avaries organisé et formé, selon ce principe, doit aussi pouvoir opérer parfaitement en cas d'accidents en temps de paix⁷.

4 Bradley Peniston, *No Higher Honor: Saving the USS Samuel B. Roberts in the Persian Gulf*, Annapolis, Naval Institute Press, 2006, p. 125.

5 Jeffrey L. Levinson & Randy L. Edwards, *Missile Inbound: The Attack on the Stark in the Persian Gulf*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, p. 36 à 37.

6 Compartimenter un navire revient à diviser le volume interne en plusieurs locaux étanches afin d'éviter la propagation d'une inondation.

7 United States Navy Department Bureau of Construction and Repair, *The Stability of Ships and Damage Control*, Washington, United States Government Printing Office, 1931, p. 1.

La prise en compte de la survivabilité était donc centrale dans la construction navale et le problème de la lutte contre les avaries était intégré dès la phase de conception.

Les *capital ships* allemands ont acquis ces capacités au cours d'une longue évolution. En effet, le Kaiser Guillaume II qui monta sur le trône en 1888 avait l'intention de faire de l'Allemagne une puissance coloniale. De plus, à cause de ses origines britanniques, comme il se plaisait à le rappeler, il aimait la mer et s'adonnait à la navigation. Pendant les dix premières années de son règne, il a plaidé pour la construction d'une flotte de guerre qui soit à la mesure de la puissance mondiale que devenait l'Allemagne. À cette époque, cependant, l'Allemagne devait faire face au fardeau financier que représentait l'entretien de la plus grande et la plus puissante armée en Europe, aussi le Reichstag se montrait-il réticent à financer la création de cette grande marine⁸.

Le plan du Kaiser commença à porter ses fruits en 1897 lorsqu'il nomma l'amiral Alfred von Tirpitz secrétaire de la Marine impériale. Comme Guillaume II, l'amiral Tirpitz croyait que, pour protéger l'expansion coloniale et commerciale de son pays, l'Allemagne avait besoin d'une marine « forte, au point que, même pour un adversaire doté de la plus grande puissance navale, une guerre contre l'Allemagne mettrait en péril sa position dans le monde⁹ ». Tirpitz est parvenu à rallier le Reichstag à sa cause, à force de patients arguments mais aussi en faisant des propositions plus modestes que celles que le Kaiser avait avancées. Pour convaincre le Reichstag de la nécessité d'augmenter significativement la taille de la marine, Tirpitz mit en avant la défense de la patrie et de l'empire colonial et la protection des intérêts vitaux de la nation.

L'amiral croyait que l'objectif principal de tout combat naval était l'anéantissement de l'ennemi et que cet anéantissement n'était possible qu'en coulant les navires adverses. Aussi longtemps que ses propres navires se maintiendraient à flot, ils conserveraient un certain intérêt dans le combat. Ainsi, préférant la force à la supériorité numérique, Tirpitz a cherché à augmenter la flottabilité des navires allemands pour améliorer leur survivabilité et donc leur valeur au combat. Par comparaison, les navires construits avant 1906 avaient très peu de protection sous-marine et pouvaient être coulés par une simple torpille. C'est pourquoi, en 1906, Tirpitz dirigea des expérimentations pour augmenter la survivabilité de la flotte qu'il prévoyait de faire construire. Peu disposé à sacrifier des navires modernes pour les essais, Tirpitz savait aussi qu'il n'apprendrait pas assez à partir de navires de conception ancienne, c'est

8 V. E. Tarrant, *Jutland: The German Perspective: A New View of the Great Battle, 31 May 1916*, Annapolis, Naval Institute Press, 1995, p. 9.

9 Papiers de Tirpitz, ministre allemand de la Marine MSS, Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg, im Breisgau.

pourquoi il fit spécialement construire des tronçons de navires dans le but d'étudier l'effet d'explosions sous-marines sur la coque¹⁰. Ces expérimentations ont duré des années, coûté des millions et ont fortement influencé la conception ainsi que les méthodes de la construction navale allemande.

Il a résulté de ces expérimentations – toujours pratiquées aujourd'hui dans la marine des États-Unis – l'abandon des connexions entre les compartiments situés sous la ligne de flottaison. Tirpitz a déclaré en effet que,

par souci d'efficacité au combat, on a dû renoncer à un certain nombre de qualités et à des aménagements de confort dont les avantages étaient bien connus et tout à fait communs sur les navires de guerre en temps de paix. L'absence complète de portes, par exemple, dans les compartiments en dessous de la ligne de flottaison était peu commode. Mais cette disposition pouvait cependant s'avérer cruciale pour la survie d'un navire¹¹.

190

Les navires de la première classe des *dreadnoughts* allemands ont été mis sur cale en 1907, ils ont été conçus par Hans Bürkner. Ils incarnaient la conviction de Tirpitz que les *capital ships* devaient, à tout prix, rester à flot et tenir leur place dans le combat. C'est pourquoi Bürkner a mis davantage l'accent sur les qualités défensives et sur la protection que procurait la cuirasse plutôt que sur l'armement. De plus, il a conçu ses navires avec une protection sous-marine optimale et a inclus une vaste subdivision étanche en dessous de la ligne de flottaison pour minimiser les conséquences d'une inondation que causerait l'explosion d'une mine ou d'une torpille. C'est devenu le principe de base de la construction navale allemande pendant toute la guerre. Tirpitz, une fois encore, a donné dans ses mémoires beaucoup d'importance à cette doctrine :

La qualité suprême d'un navire tient dans ses capacités à rester à flot, ainsi en se maintenant en position verticale, il continue à combattre ; à cet égard, la marine anglaise était tellement en retard par rapport à la nôtre que la différence de qualité dans ce domaine a pu, à elle seule, influencer l'issue d'un combat naval¹².

Il est vrai, cependant, que les *capital ships* allemands avaient un plus fort déplacement en raison d'un blindage épais disposé sur toute la ligne de flottaison. En effet, contrairement aux concepteurs de navires anglais et américains, Bürkner a choisi de faire courir la ceinture blindée tout le long de la ligne de flottaison. Évidemment, il était bien conscient qu'une armure plus lourde s'obtiendrait aux dépens de la puissance de feu et qu'il fallait accepter des

10 Alfred von Tirpitz, *My Memoirs*, by Grand-Admiral von Tirpitz, London, Hurst & Blackett, 1919, p. 132.

11 *Ibid.*, p. 133.

12 *Ibid.*, p. 133.

canons de moindre calibre et de portée plus réduite. En outre, afin de construire une flotte assez robuste pour affronter la Royal Navy, Bürkner a concentré ses efforts sur les dispositions qui ont rendu ses navires résistants aux naufrages et aux incendies. Des mesures spéciales ont été prises notamment pour assurer la sécurité des locaux de contrôle des fonctions névralgiques du navire. C'est la survivabilité, et non la supériorité numérique qui était vue comme la clé du problème. En construisant des navires plus résistants, la marine allemande a réussi à contrebalancer son infériorité numérique face à la flotte britannique¹³. Tirpitz a déclaré que, ce que l'Allemagne recherchait, c'était une flotte de navires d'une telle force que l'ennemi prendrait un grand risque à l'affronter, même s'il s'agissait de la Grande-Bretagne¹⁴.

De nombreux sceptiques n'ont pas compris où résidait la puissance de la nouvelle flotte allemande, avant la bataille du Jutland (31 mai et 1^{er} juin 1916). En effet, le commandant en chef de la flotte britannique, l'amiral John Jellicoe a déclaré ensuite dans le rapport qu'il donne de la bataille : « Les navires allemands ont été touchés beaucoup plus fréquemment par des tirs, des torpilles ou des mines que la plupart de nos navires qui ont coulé. Ils ont pourtant été ramenés à bon port¹⁵. » En effet, pendant la bataille du Dogger Bank, le 15 janvier 1915, le SMS *Seydlitz*, un croiseur de bataille allemand de 25 000 tonnes, a reçu deux coups d'artillerie lourde. Les tourelles ont complètement brûlé et le navire a subi de lourdes pertes en personnel¹⁶. Cependant, pendant toute la durée de l'engagement, il a continué à riposter depuis ses tourelles restantes et, après le combat, il a réussi à revenir au port par ses propres moyens. C'est la capacité du navire de rester en position quasi droite qui a permis à l'officier de contrôle du tir et aux canonnières de continuer à faire feu avec les canons restants. C'est aussi la preuve que la lutte contre les avaries et l'envahissement par la mer conditionnent l'efficacité de la lutte contre les incendies. Ensuite, en avril 1916, le SMS *Seydlitz* a été touché par une mine et n'est retourné au port qu'une fois qu'il était devenu évident que les 1 400 tonnes d'eau qu'il avait embarquées l'empêcheraient de maintenir une vitesse suffisante pour rester avec la flotte. À la bataille du Jutland, le *Seydlitz* a survécu à vingt et une frappes d'obus de gros calibre, une frappe de torpille, et deux tourelles en feu. En dépit des 5 300 tonnes d'eau qui avaient envahi la coque, il est une fois encore retourné au port, sans aide extérieure. Il a été réparé de nouveau, et, un mois et demi plus

13 *Ibid.*, p. 134.

14 *Ibid.*, p. 123.

15 John R. Jellicoe, « The Battle of Jutland: Account by Admiral Jellicoe », *The Battle of Jutland, 31 May-1 June 1916*, Newport, Naval War College, 1920, p. 106.

16 Friedrich Ruge, *Warship Profile 14: SMS Seydlitz: Grosser Kreuzer 1913-1919*, Windsor, Profile Publications, 1972, p. 25.

tard, il était prêt à repartir au combat. L'histoire de ce navire se termine quand, le 21 juin 1919, son équipage le saborde dans la rade de Scapa Flow¹⁷.

Dans le rapport qu'il donne de la bataille du Jutland, le capitaine Georg von Hase, commandant du SMS *Derfflinger*, attesta que les navires allemands étaient encore capables de tirer alors qu'ils étaient en train de couler. C'est bien la preuve que Brückner avait vu juste. Les navires pouvaient rester en position suffisamment droite de sorte qu'il était possible de tirer efficacement, parfois jusqu'à ce que les canons eux-mêmes se soient trouvés au ras de l'eau. En effet, les équipages allemands étaient capables de contrôler la gîte et l'assiette grâce à une compartimentalisation très poussée et à des dispositifs d'équilibrage fondés sur l'inondation des compartiments opposés à ceux qui avaient été noyés. Ils avaient également reçu une formation très poussée à la lutte contre les avaries. Tant que le navire était proche d'une situation horizontale, les canonnières pouvaient tirer sur l'ennemi.

192

À l'inverse, von Hase a vu des navires britanniques qui n'avaient visiblement souffert que de petites avaries mais qui, incapables de riposter, ont été ravagés par les tirs allemands. Von Hase a décrit l'effet positif que la bonne survivabilité des navires avait sur le moral des marins et des officiers allemands. Il a déclaré : « Dans tous les combats navals où l'on se bat jusqu'au bout, il y a un moment où l'un des adversaires se met soudainement à penser : "Dieu merci, l'ennemi coule et pas nous, ils brûlent et pas nous"¹⁸. » Finalement, les Britanniques ont perdu quatorze navires et plus de 6 000 hommes au Jutland alors que les Allemands n'ont enregistré la perte que de onze navires et un peu plus de 2 500 hommes.

L'innovation allemande dans la lutte contre les avaries a dépassé les questions d'architecture navale et de compartimentalisation. En effet, après la guerre, quand les représentants de l'US Navy ont inspecté le *Goeben*¹⁹, ils ont remarqué que les dispositifs d'organisation du personnel et les communications internes destinées à la lutte contre les avaries étaient toujours intacts. Une chose a particulièrement attiré leur attention, il s'agit des moyens prévus pour enregistrer l'emplacement et l'envergure des avaries ainsi que l'avancement des réparations dans tout le navire. L'organisation interne avait démontré son efficacité à bord du *Goeben* quand, après avoir été touché par deux mines dans les Dardanelles, l'équipage a pu commencer à contrer les inondations dans les deux minutes qui ont suivi la première explosion²⁰. Les représentants de l'US Navy ont

17 *Ibid.*, p. 48.

18 *Ibid.*, p. 7.

19 Le SMS *Goeben* a été donné par l'Allemagne à la marine turque en 1918 et a servi ensuite jusqu'en 1971.

20 United States Navy Department Bureau of Construction and Repair, *The Stability of Ships and Damage Control*, *op. cit.*, p. 7.

observé ensuite à quel point les officiers et les marins allemands connaissaient leur navire. En effet, dès son arrivée sur le navire, la priorité d'un marin était d'apprendre comment il avait été construit et qu'elle était la disposition des compartiments et les capacités de lutte contre les avaries. Cette organisation a été maintenue même après que le navire eut été remis à la marine turque.

De plus, la marine allemande fournissait aux équipages une brochure intitulée *Règlement applicable au contrôle des Avaries*²¹. Elle contenait souvent des croquis très précis et des détails concernant les systèmes de lutte contre les avaries majeures. Ce document décrivait les effets de l'inondation des compartiments situés à la ligne de flottaison et en dessous, ainsi que les conséquences du noyage volontaire des compartiments symétriques. Le règlement incluait également un plan de répartition des responsabilités attribuées à chacun des membres de l'équipage dans les manœuvres nécessaires au contrôle des avaries. Ainsi, le commandant en second devait diriger l'ensemble des efforts de lutte²². On lui attribuait une équipe constituée d'officiers dotés d'une formation spéciale à la lutte contre les avaries, de marins techniquement qualifiés, comme des mécaniciens, des charpentiers et des électriciens, et une équipe auxiliaire de marins hautement qualifiés stationnés dans tous les espaces critiques du navire²³. L'équipe était dirigée depuis un poste de contrôle central et l'équipement et le matériel nécessaires étaient dispersés à travers tout le navire de manière à permettre une réponse rapide.

L'incroyable capacité des navires de guerre allemands à supporter des avaries, à riposter et à conserver leur capacité au combat était bien la preuve que le Kaiser avait atteint le but qu'il s'était fixé de construire une flotte puissante. La nouvelle conception des navires, la formation et l'organisation du contrôle des avaries étaient devenues un « multiplicateur de force » pour la marine allemande. Les navires étaient capables de supporter des avaries importantes et de rentrer tout de même au port pour y être réparés, cela signifiait que la puissance navale allemande n'était pas conditionnée par les ressources nécessaires à la construction de navires neufs. Les navires endommagés étaient réparés et retournaient en mer, ce qui coûtait moins d'argent et nécessitait moins de temps que s'il avait fallu en construire de nouveaux.

De l'autre côté de l'Atlantique, par contre, l'expérience avec laquelle l'US Navy entraînait dans la Première Guerre mondiale était limitée. En effet, le gouvernement du président Wilson appliquait une politique de neutralité qui rendait les préparatifs de guerre difficiles et erratiques. L'amiral Charles

21 *Ibid.*, p. 2.

22 *Ibid.*, p. 8.

23 *Ibid.*

J. Badger, qui se trouvait alors à la tête du Navy's General Board²⁴, a témoigné devant un *Senate committee* que même si les préparatifs de guerre ont été difficiles en raison de la politique de neutralité, la marine a quand même dans la mesure du possible procédé à une planification préalable. « Nous avons des projets, des projets bien conçus. Le problème c'est que leur exécution n'a jamais rencontré l'approbation de leurs détracteurs²⁵. » Le General Board a cherché cependant à analyser les opérations militaires et a appliqué à sa propre stratégie navale émergente les leçons tirées de l'expérience des puissances militaires dominantes en Europe. Après la bataille du Jutland, il était devenu évident que l'US Navy avait beaucoup à apprendre sur la manière de surmonter l'épreuve de la guerre.

Le contraste entre la survivabilité des navires de l'US Navy perdus dans la guerre et celle des navires allemands pendant la même période était frappant. Alors que les États-Unis n'ont perdu au combat qu'un seul *capital ship*, ils ont perdu, en tout, six navires de surface pendant la totalité de la guerre. Tout d'abord, l'USS *Minnesota* a été touché par une mine allemande au large de la côte du Delaware, le 29 septembre 1918. L'explosion a engendré des avaries importantes à tribord mais le navire a réussi à rejoindre le port sans aide extérieure et sans perte humaine. Les réparations ont duré cinq mois²⁶. Le destroyer USS *Chauncey* est entré en collision avec un navire à vapeur britannique et a été coupé en deux, le 20 novembre 1917, à 110 milles à l'ouest du détroit de Gibraltar. L'équipage a réussi à le maintenir à flot, pendant plus de trois heures. Son commandant et vingt membres d'équipage ont péri.

Parmi tous les navires perdus au combat, le plus grand était le croiseur cuirassé USS *San Diego*, coulé soit par une mine soit par une torpille, dans l'Atlantique Nord, le 19 juillet 1918, à dix milles au large de Long Island. Il a chaviré et sombré en environ vingt minutes. Heureusement, seulement six des 1100 membres de l'équipage ont péri. Le destroyer USS *Jacob Jones* a été touché par une torpille allemande aux abords sud-ouest de l'Angleterre, le 6 décembre 1917. Il a sombré en huit minutes et soixante-quatre hommes ont péri²⁷.

« *Navy second to none* », tel était le principal mot d'ordre de l'US Navy pendant la Grande Guerre²⁸. Cependant, sans l'expérience des combats navals comme

24 Il s'agit d'une institution consultative de l'US Navy qui occupe les fonctions d'un état-major général.

25 Congress, U.S., Subcommittee of the committee on Naval Affairs, *Hearings, Naval Investigation, 66th Cong., 2nd sess.*, Washington, Government Printing Office, p. 1098.

26 Gordon Smith, « World War 1 at Sea: United States Navy », *Naval History Net*, en ligne : <http://www.naval-history.net/WW1NavyUS.htm>, mise à jour du 8 mars 2011, consulté le 19 avril 2018.

27 *Ibid.*

28 John T. Kuehn, *Agents of Innovation: The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy*, Annapolis, Naval Institute Press, 2008, p. 199.

ceux du Jutland ou du Dogger Bank, l'US Navy n'aurait eu pour évaluer la survivabilité de ses navires que la base de ses propres pertes. Il en ressort une histoire sinistre faite de navires incapables de résister aux armes de l'ennemi et incapables de rester à flot assez longtemps pour simplement pouvoir mettre l'équipage en sécurité. En effet, l'effort de guerre américain n'a été qu'une course au tonnage qui se résumait à produire plus de navires et en produire plus rapidement que ce que les sous-marins allemands pouvaient couler²⁹. Ce n'était pas une stratégie de victoire, c'était une stratégie de survie.

Conscient de cette situation, l'amiral William Sims³⁰ a cherché à attirer l'attention sur ce point. Dans une lettre adressée au secrétaire d'État à la Marine et qui d'ailleurs a amené le Sénat à diligenter une enquête au printemps 1920, il a déclaré qu'il craignait que l'US Navy, aveuglée par le succès final, échoue à prendre conscience du fait que la défaite en mer avait été évitée de justesse³¹. L'amiral Sims s'est rendu compte que si les conditions qui prévalaient en 1917 venaient à se reproduire, la Navy et la nation tout entière se retrouveraient probablement face à un désastre. Aiguillonnée par cette admonestation, la marine des États-Unis a alors cherché les moyens de se reconstruire. Dans cette optique, les nouvelles équipes dirigeantes installées après la fin de la guerre ont montré une grande ouverture d'esprit. Elles ont cherché à tirer des leçons utiles de toutes les expériences faites afin d'améliorer la conception des navires de guerre et même si cela signifiait qu'il fallait aller chercher des sources d'inspiration dans le passé. L'US Navy a analysé la bataille du Jutland pour en tirer des leçons sur la réalité de la guerre navale moderne. Elle s'est appuyée non pas sur sa propre expérience mais en étudiant ce qui a fonctionné chez les Allemands et en analysant aussi les expériences malheureuses des Anglais.

Le 14 novembre 1921, un article allemand cité dans un rapport de l'Office of Naval Intelligence attira l'attention du Bureau of Construction and Repair. Il s'agissait d'un rapport sur la bataille du Jutland écrit par Otto Looks, ancien chef mécanicien du *Seydlitz*. Intrigué, le directeur du renseignement naval demanda au chef intérimaire du Bureau of Constructions and Repair, dans un courrier daté du 30 mars 1922, plus d'informations sur les mesures de lutte contre les avaries à bord du *Seydlitz* ou sur n'importe quel autre ancien navire de guerre allemand. Il a insisté particulièrement sur le nombre et la localisation des valves, les caractéristiques des dispositifs de pompage ainsi que

29 United States War Department, *Economic Mobilization in the United States for the War of 1917*, Washington, War Department, 1918, p. 17.

30 L'amiral William Sims avait été envoyé à Londres, au printemps 1917, afin de prendre le commandement des forces navales américaines qui devaient opérer depuis la Grande-Bretagne.

31 Tracy Barrett Kittredge, *Naval Lessons of the Great War*, Garden City, Doubleday, Page & Company, 1921, p. 102.

les systèmes de noyage des compartiments destinés au rééquilibrage du navire³². De plus, il a demandé des détails concernant les aides visuelles et les systèmes de communication dans la station de contrôle centrale, selon la description donnée par Looks³³.

L'article d'Otto Looks a été publié dans *The Naval Review*, le journal professionnel de la Royal Navy, en mai 1922. L'ingénieur en chef relatait comment la formation des hommes, l'organisation à bord et la conception même du navire ont, ensemble, permis à l'équipage du *Seydlitz* de rentrer au port malgré les avaries qu'il avait subies au Jutland. Il mentionnait les exercices innombrables que l'équipage avait réalisés, le grand nombre des vannes et des portes et des écoutilles étanches. Enfin, il décrivait le réseau des communications spécialement affecté à la lutte contre les avaries et dont la fonction était de transmettre au poste de contrôle central les rapports en provenance de toutes les parties du navire³⁴. Les équipes de lutte contre les avaries étaient divisées en trois. La première s'occupait des incendies ; la seconde des réparations et la troisième de lutte contre les voies d'eau. En outre, W. P. Beehler, l'attaché naval en poste à Berlin apporta également des éléments de réponse et a communiqué au Bureau of Construction and Repair une copie du *Damage Control Regulations* rédigé pour l'un des navires survivants de la marine impériale : le SMS *Braunschweig*.

196

À la lecture de la richesse des détails et de la justesse des principes qu'ils trouvèrent dans cet ouvrage, les cadres de l'US Navy furent persuadés de la nécessité qu'il y avait à s'intéresser d'encore plus près à la question de la lutte contre les avaries. Aussitôt on prit des dispositions claires pour assurer une meilleure organisation du service aussi bien dans les navires existants que dans ceux qu'on faisait entrer en service. De plus, on saisit l'occasion de certaines dispositions du traité de Washington³⁵ pour tester sur des navires qu'il fallait couler ces nouvelles conceptions en matière de survivabilité³⁶. On a notamment testé diverses modifications des aménagements intérieurs des navires.

Afin de renforcer la qualité de ses navires de guerre, l'US Navy a choisi d'aller dans deux directions. Dans un premier temps, il s'agissait d'incorporer

32 McNamee L., « Memorandum on the Subject of Damage Control on German Ship *Seydlitz*, 31 March 1922 », Washington, National Archives and Record Administration, Record Group 38.

33 Bureau of Construction and Repair, « Memorandum on the Subject of Damage Control on German Ship *Seydlitz*: 30 March, 1922 », Washington, National Archives and Record Administration, Record Group 38.

34 Otto Looks, « The Engine Room Staff in the Battle of Skagerrack », *The Naval Review*, vol. 10, n° 2 (May 1922), p. 307-317.

35 Le traité naval signé à Washington en 1922 par les grandes puissances organisa la réduction de l'armement naval. Ainsi les États signataires s'engagèrent-ils à limiter le tonnage de leur flotte et notamment de leur flotte cuirassée. Certains navires en surnombre ont, dans le cas qui nous occupe, servi à des expériences.

36 United States Navy Department Bureau of Construction and Repair, *The Stability of Ships and Damage Control*, op. cit., p. 59-61.

de nouvelles fonctionnalités de lutte contre les avaries dans l'organisation et la conception des navires. Dans un second temps vinrent les programmes d'entraînement pour l'équipage et la rédaction de manuels et d'organigrammes sur le modèle de ceux qui existaient sur le SMS *Braunschweig*. Tous les *capital ships* de la flotte reçurent une copie du manuel allemand du *Damage Control Regulation* ainsi que les tout nouveaux diagrammes de lutte contre les avaries établis pour le cuirassé USS *New Mexico* pour servir de modèle à l'application du système allemand aux navires américains. En 1924, un comité d'enquête a été nommé au sein de la flotte de guerre pour étudier plus en détail le problème de la lutte contre les avaries et émettre des recommandations au sujet du système qu'il fallait appliquer à tous les navires de guerre. Le rapport a été transmis au commandant en chef de la flotte de guerre puis au chef des opérations navales. Presque en même temps, un second comité, le Ship Control Board, publia ses conclusions au sujet des modifications apportées à l'organisation à bord. Les recommandations du Ship Control Board incluaient la formation d'équipes de réparation postées dans l'ensemble du navire³⁷. Tout cela était remarquablement similaire à l'organisation décrite en détail dans l'article d'Otto Looks.

Les recommandations du rapport de 1924 du Ship Control Board ont été adoptées par le chef des opérations navales et celles que la Battle Fleet a proposées ont été laissées à l'appréciation des commandants des navires³⁸. Dans le rapport final fourni par la Battle Fleet, on lisait qu'en temps de guerre, c'était bien la disposition très étudiée des compartiments étanches ainsi que le blindage qui assureraient la meilleure protection contre les avaries de combat. Cependant, de telles mesures devaient être complétées par l'action rapide et efficace de l'équipage entraîné à lutter contre les incendies et les voies d'eau et à la réparation des fonctions essentielles afin que la situation du navire ne s'aggrave pas. Enfin, il était bien clair que tout ceci avait pour but de permettre au navire de continuer à se battre³⁹.

Le Battle Fleet Board a déclaré que, même en temps de paix, l'organisation et la formation à la lutte contre les avaries devaient bénéficier d'autant d'attention et de minutie que toutes les autres dispositions de combat. Le chef des opérations navales a adopté les points suivants : avant d'engager le navire dans la bataille, il convenait de le placer dans les conditions les plus favorables en ce qui concerne le tirant d'eau, l'assiette et la répartition des charges liquides. Il fallait ensuite s'assurer de la fermeture des portes et des écoutilles étanches en dessus et en dessous de la ligne de flottaison. Ensuite il convenait d'établir des patrouilles

37 *Ibid.*, p. 107.

38 *Ibid.*, p. 113.

39 *Ibid.*, p. 112.

mobiles capables de communiquer avec la station de contrôle centrale afin d'enquêter rapidement, de localiser et de commencer immédiatement à réparer les avaries. Enfin le règlement prévoyait un personnel et du matériel destinés à la réparation des avaries et répartis de manière optimale dans le navire afin d'atteindre les points où il fallait concentrer les efforts⁴⁰.

Les mesures qui figurent dans la liste suivante proviennent en grande partie des procédures que l'on pouvait trouver dans les manuels allemands :

1. Fermer tous les raccords étanches qui n'ont pas été déjà fermés dans le compartiment avarié ainsi que dans tous les compartiments adjacents.
2. Signaler l'emplacement de l'avarie ainsi que l'étendue des incendies et des inondations.
3. En cas d'inondation, isoler le compartiment dans lequel se trouve la voie d'eau. Utiliser des bouchons et des tampons et, au cas où la coque présenterait des faiblesses de structure, il convient de réaliser un batardeau⁴¹.
4. Pomper les compartiments adjacents d'un secteur inondé.
5. Commencer immédiatement à réparer ce qui est endommagé, à savoir les lignes de communication, les téléphones, la tuyauterie et les circuits électriques.
6. Envisager de noyer les compartiments symétriques pour réduire la gîte.
7. Drainer les compartiments noyés en tentant de restaurer leur étanchéité⁴².

Ces étapes pour lutter contre les avaries sont valables aussi bien en temps de guerre qu'en temps de paix.

Afin d'accroître la rapidité et l'efficacité de la lutte contre les avaries, le rapport préconisait de ne désigner qu'un seul officier responsable. Il aurait sous ses ordres des marins qui seraient spécialement affectés à la tâche et qui auraient une connaissance parfaite du navire. Ils seraient également responsables de la maintenance et de l'entretien quotidien des appareils de lutte contre les avaries. Ces hommes choisis à divers grades ne devaient pas avoir de responsabilités essentielles de sorte que, en cas d'accident, ils puissent quitter leur poste pour assurer leur fonction dans la lutte contre les avaries⁴³. Enfin, en cas de besoin, tout l'équipage qui n'était pas employé à mettre en œuvre les systèmes d'armes au moment du combat devait être placé sous les ordres de l'officier chargé de la lutte contre les avaries.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 108.

⁴¹ Il s'agit d'un barrage réalisé en ciment le plus souvent pour aveugler une voie d'eau de grande taille.

⁴² United States Navy Department Bureau of Construction and Repair, *The Stability of Ships and Damage Control*, *op. cit.*, p. 109.

⁴³ *Ibid.*, p. 109-110.

D'une manière générale, on constate que les recommandations formulées par le Battle Fleet Board sont quasiment identiques aux conseils qui figurent dans le manuel allemand du *Règlement de contrôle des avaries*. Le Board a fixé les principes suivants : le pompage et le drainage, l'utilisation de système de pompe à effet Venturi⁴⁴, le transfert des masses de pétrole ou d'eau et l'inondation des compartiments opposés ne peuvent être effectués que sur ordre de l'officier de lutte contre les avaries et seulement lorsqu'il a pu obtenir une connaissance précise de l'étendue des dommages et des conséquences de ses actions. Le Board avertit que l'inondation des compartiments opposés ne devait être tentée que si c'était la seule solution pour que le navire retrouve la possibilité de combattre efficacement⁴⁵.

Le Battle Fleet Board a fait la liste des informations qui devaient figurer dans le livre de référence sur le contrôle des avaries. On y trouve des informations sur l'état dans lequel doit se trouver un navire qu'on engage dans un combat, des données générales sur la flottabilité et les caractéristiques de sa stabilité ainsi que les diagrammes qui expliquent les procédures de pompage et de noyage des différents compartiments. Ces directives diffèrent très peu de premières qui ont été rédigées pour le USS *New Mexico*. En outre, il était prévu que l'équipage participe à de fréquents exercices qui permettraient aux marins de se familiariser avec les systèmes de communication et les procédures de rapport. Enfin, en faisant varier les conditions dans lesquelles ces exercices étaient menés, l'équipage a appris à faire face au caractère imprévisible des accidents en mer⁴⁶. En plus de l'examen des techniques qui ont fonctionné pour la marine allemande, l'US Navy a aussi examiné les causes des mécomptes dont les Britanniques ont fait l'expérience. La question s'est posée notamment du choix des techniques de construction et de leur adaptation aux problématiques spécifiques des navires de guerre.

En analysant les succès de la flotte allemande ainsi que les échecs de la flotte britannique, l'US Navy a pu combiner ces leçons et apprendre des deux belligérants. C'est sur ces bases qu'elle a construit une flotte dotée de meilleures capacités de survie.

C'est ainsi qu'en avril 1928, le capitaine Robert Henderson écrivit une lettre au Secretary of the Navy et au Chief of Naval Operations, les priant de prêter de nouveau attention aux leçons de la bataille du Jutland. Henderson fit référence à un compte rendu confidentiel rédigé par le commandant en second

44 Ce système très robuste a l'avantage de ne pas avoir besoin d'énergie électrique pour fonctionner.

45 United States Navy Department Bureau of Construction and Repair, *The Stability of Ships and Damage Control*, op. cit., p. 111.

46 Thomas J. Kelly, *Damage Control*, New York, D. Van Nostrand Company, 1944, p. 23-28.

du cuirassé HMS *Warspite*, qui avait participé à la bataille. Henderson croyait qu'à moindres frais, il était possible d'améliorer les qualités d'un navire existant afin de lui donner une meilleure chance de survie. Le capitaine a énuméré certaines des expériences réalisées à bord du navire britannique et notamment dans l'organisation de l'équipage. Il a recommandé qu'on désigne un officier secondé par une équipe spécialement attachée à la lutte contre les avaries et au maintien en conditions opérationnelles⁴⁷.

200

Henderson ensuite a montré que le choix de doter l'équipage d'un matériel de mauvaise qualité entraînait d'importantes pertes humaines. Il cite le cas d'un incendie dont les marins n'ont pas pu s'approcher car du plomb fondu gouttait des câbles accrochés au plafond. Les hommes étaient aussi asphyxiés par la fumée épaisse qui se dégageait du linoléum en feu. Le verre brisé était également un problème, forçant les marins à porter de gants et bottes en cuir épais pour éviter de se blesser⁴⁸. Henderson demanda à ce que l'on remplace ces matériaux dans la mesure du possible et dans le cas où ce ne serait pas envisageable, il fallait prévoir des dispositions pour lutter contre les avaries dans les compartiments critiques. Henderson s'est également intéressé aux conséquences des bombardements qui ont entraîné la dispersion de gros éclats d'acier à travers tout le HMS *Warspite*. Il émit la recommandation que la Navy étudie la réalisation d'un acier plus résistant qui ne se fragmente pas. Henderson recommanda enfin que la Navy développe un acier de construction plus résistant pour éviter qu'il ne se brise en éclats ou bien adopte un système de filet pare-éclats pour éviter que les morceaux de métal ne se propagent dans les locaux où se tenaient l'équipage⁴⁹.

Henderson s'est penché ensuite sur la question des équipements spécialisés comme les pompes immergeables portatives destinées à assécher les locaux envahis par l'eau de mer. En s'inspirant du rapport du commandant en second du *Warspite* qui faisait grand cas de leur utilité, le capitaine en a recommandé l'usage dans l'US Navy. Il préconisa également d'améliorer le système de lutte contre les incendies en augmentant le nombre des vannes afin d'isoler certaines parties de la tuyauterie et en fournissant aux équipes de sécurité davantage de moyens de colmater les fuites. Enfin, Henderson souligna la nécessité d'améliorer la disposition des trappes d'évacuation d'urgence des compartiments qui se trouvaient sous la ligne de flottaison⁵⁰.

47 Robert Henderson, « Memorandum on Neglected Developments in Warship Equipment Suggested by Experience in the Battle of Jutland, 15 April 1928 », Washington, National Archives and Records Administration, Record Group 38, Office of the Chief of Naval Operations: Division of Naval Intelligence, General Correspondence 1929-1942, f° 1.

48 *Ibid.*, f° 3.

49 *Ibid.*, f° 4.

50 *Ibid.*, f° 3.

Comme un écho aux recommandations que le Battle Fleet Board avait faites, Henderson proposa également une réorganisation importante du service à bord. Il préconisa de désigner un officier doté d'une équipe dont la fonction serait de maintenir le navire en position droite. Cette équipe dirigerait en outre des exercices destinés à entraîner l'équipage à traiter les voies d'eau et à redresser le navire. Il s'est aperçu que le HMS *Warspite* avait reçu plusieurs impacts dont les avaries qui en résultaient n'avaient jamais été évaluées par l'équipage. Henderson a ainsi rejoint les recommandations faites par le Battle Fleet Board de former des équipes mobiles dont la fonction serait de détecter les dégâts et d'en faire un rapport⁵¹.

Tout un nouveau système de lutte contre les avaries a alors émergé de ces analyses. De nouvelles techniques et procédures ont été formalisées dans différents manuels comme celui que produit le Bureau of Construction and Repair intitulé *Cahier des charges pour la construction des navires de l'US Navy*. La version de 1917 fut mise à jour en 1929 pour tenir compte de toutes les leçons tirées de la guerre. On y a inclus un inventaire du matériel nécessaire aux réparations, un règlement sur la qualité des matériaux de construction des navires ainsi que des schémas détaillés des compartiments étanches⁵².

Ces nouvelles réglementations ont continué à être révisées, améliorées et mises en œuvre pendant toute la période de l'entre-deux-guerres mais elles ne se sont jamais vraiment écartées de l'original allemand. Bien plus, les mises à jour qui en ont été faites l'ont rapproché encore plus du modèle.

En 1936 un nouveau pas est franchi dans l'institutionnalisation des pratiques allemandes. En effet, dans un encart du *Cahier des charges* de 1936, il était clairement indiqué quelles étaient les caractéristiques techniques auxquelles devait répondre chaque navire de guerre. En outre, en 1936, l'US Navy imposa au chantier qui avait obtenu le marché de la construction d'un navire de guerre à prendre la responsabilité de la préparation, l'impression et la distribution à l'équipage des *Manuels de lutte contre les avaries*⁵³. L'appendice décrit quelles informations devaient être incluses, quels diagrammes devaient être mis à disposition dans les postes de contrôle central et sous quel format les données devaient être présentées. Le document décrit enfin les symboles qu'il fallait utiliser ainsi que le choix des couleurs dans la rédaction des diagrammes. On y trouve également de nombreux détails comme la manière de plier le document

51 *Ibid.*, f° 2.

52 United States Navy Department, Bureau of Construction and Repair, *General Specifications for Building Vessel of the United States Navy*, Washington, Government Printing Office, 1929, p. 298.

53 United States Navy Department, Bureau of Construction and Repair, *General Specifications-Appendix 15: Instructions for Preparing Damage Control Books for Vessels of the United States Navy*, Washington, Government Printing Office, 1936, p. 1.

afin que les marins puissent l'ouvrir immédiatement à la bonne page sans avoir à en parcourir l'ensemble⁵⁴. Parmi les autres exigences notables, on compte la liste du numéro d'identification des portes, des écoutes, des disjoncteurs et des valves d'isolement.

Pendant la période de l'entre-deux-guerres, l'US Navy continua d'améliorer la survivabilité des navires et la formation de ses marins. Elle fit de la lutte contre les avaries un devoir qui s'imposait à chaque marin. Les moyens de communication internes au navire continuèrent de s'améliorer et les tactiques de lutte anti-incendie progressèrent également. Les navires qu'on mettait en construction étaient conçus sur la base d'une compartimentalisation améliorée à la fois en dessous et au-dessus de la ligne de flottaison. On ajouta des mesures de protection pour éviter qu'une situation dangereuse ne se transforme en grave accident ou pour réduire les conséquences de l'explosion d'une mine ou d'une torpille. On développa le concept de systèmes vitaux en construisant un collecteur principal d'incendie, un réseau intégré de canalisations destinées au drainage des compartiments noyés ainsi que des systèmes de ventilation dotés de nombreuses vannes, de telle sorte que les parties avariées puissent être isolées sans que cela empêche le reste du réseau de fonctionner. On installa enfin davantage de bouches d'incendie qu'on disposa de manière à ce que n'importe quel point du navire puisse être atteint au moyen d'un tuyau de trente mètres⁵⁵. L'US Navy construisit enfin des navires qui présentaient une meilleure résistance, ces efforts s'avéraient d'autant plus utiles qu'une nouvelle guerre se profilait.

En effet, le 7 décembre 1941, les bombes japonaises et les torpilles ont coulé ou fortement endommagé vingt et un navires américains à Pearl Harbor. Parmi eux, seuls trois navires de guerre, le USS *Arizona*, le USS *Oklahoma* et le navire auxiliaire USS *Utah*, ont été remis à flot et réparés. En 1944, ils étaient opérationnels pour participer de nouveau à l'effort de guerre⁵⁶. Cet exploit remarquable n'a été rendu possible que grâce aux innovations réalisées pendant l'entre-deux-guerres et qui ont considérablement amélioré la survivabilité des navires de guerre. Le USS *West Virginia*, quant à lui, est celui qui de tous les navires renfloués a avoir subi les plus graves avaries. Pas moins de neuf torpilles japonaises l'ont atteint en plus des nombreuses bombes lâchées par les avions qui attaquaient en piqué. Le capitaine de corvette J. S. Harper a eu le réflexe

54 United States Navy Department, *General Specifications-Appendix 15: Instructions for Preparing Damage Control Books*, p. 10-11.

55 United States Navy Department, Bureau of Construction and Repair, *General Specifications for Building Vessel of the United States Navy*, p. 184.

56 « Ship and Aircraft Sunk or Survived in the Attack on Pearl Harbor », <http://www.pearlharbor.org/ships-and-aircraft.asp>, consulté le 19 avril 2018.

d'ordonner de faire fonctionner le système dont le *West Virginia* avait été heureusement doté et qui a permis de noyer les compartiments opposés à ceux qui avaient été inondés. De la sorte, le navire est resté en position droite, ce qui lui a permis de venir se poser sur la vase du fond et d'être renfloué par la suite. Le USS *West Virginia* a été largement modernisé et a de nouveau rejoint la flotte du Pacifique en juillet 1944⁵⁷.

La capacité de résister à de telles avaries offre un contraste saisissant avec la situation des navires perdus pendant la Première Guerre mondiale. En effet, presque tous les navires coulés ou avariés à Pearl Harbor étaient équipés d'un poste de lutte contre les avaries proche de celui que décrivait Otto Looks pour le SMS *Seydlitz*. Il était devenu le centre névralgique et, au moment de la bataille, c'était cette cellule principale qui commandait toutes les opérations de lutte contre les avaries. Elle était connectée à tous les systèmes de communication depuis les différents postes de réparation, les centres névralgiques du navire jusqu'à la passerelle de commandement. Cependant dans un premier temps, le poste de lutte contre les avaries était autrefois équipé de tout le nécessaire pour servir de poste de contrôle opérationnel secondaire. Cependant, à mesure que l'accent a été mis sur la lutte contre les avaries, ces installations ont été supprimées pour permettre à l'officier responsable de cette tâche d'avoir un local qui soit entièrement dédié à sa fonction. À la fin de l'entre-deux-guerres, les stations de lutte contre les avaries étaient équipées non seulement de tableaux d'avaries, mais aussi de moyens de communication qui incluaient des téléphones autogénérateurs fonctionnant sans électricité. On y trouvait aussi des tables assez grandes pour déplier les plans des navires et des tableaux d'indicateur d'alarme d'incendie ainsi que des indicateurs de gîte et d'assiette. Les tableaux d'avaries présentaient des plans du navire qui figuraient également les accès aux divers compartiments ainsi que toutes les subdivisions. L'échelle choisie était d'environ 1 cm/1 m⁵⁸.

Ces plans, réalisés d'après ceux du cuirassé allemand *Goeben*, montraient les limites étanches à l'eau, aux hydrocarbures et à la fumée qui permettaient d'isoler les incendies, les fumées et les inondations. Les tableaux d'avaries étaient figurés à une échelle assez grande pour permettre à l'officier de lutte contre les avaries d'enregistrer les renseignements nécessaires comme la liste du personnel de l'équipe de réparations affecté pour combattre l'accident,

57 « Pearl Harbor Raid, 7 December 1941: Salvage and Repair of USS *West Virginia*, December 1941 – April 1943 », *Naval History and Heritage Command*, en ligne : <https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/wars-and-events/world-war-ii/pearl-harbor-raid/post-attack-ship-salvage/salvage-and-repair-of-uss-west-virginia--december-1941---april-1.html>, consulté le 19 avril 2018.

58 Thomas J. Kelly, *Damage Control*, op. cit., p. 71.

les informations temporelles, les événements importants relatifs à l'accident ainsi que le déroulement des réparations. Les panneaux étaient plastifiés et les informations notées au feutre afin de pouvoir les effacer en cas de besoin. Ce système permettait de donner une image complète de la situation. En un seul coup d'œil, on pouvait voir l'étendue de la zone avariée longitudinalement et verticalement⁵⁹. Enfin, des diagrammes de système de tuyauterie et du câblage électrique ont été ajoutés aux tableaux d'avaries pour aider l'officier à isoler les portions endommagées. Tout ceci a été mis en œuvre d'une manière très similaire à celle que décrit par Otto Looks⁶⁰.

Plus spectaculaires encore que le renflouement des cuirassés coulés à Pearl Harbor, ces innovations remarquables ont renversé la situation de la guerre dans le Pacifique. Juste avant la bataille de Midway, le porte-avions USS *Yorktown* avait été largement avarié pendant la bataille de la mer de Corail, le 8 mai 1942. Même si les bombardiers en piqué manquaient de peu leurs cibles, ils réussirent malgré tout à perforer la coque et à rompre des réservoirs de gazole. Plus grave, une bombe de 800 livres transperça le poste de pilotage au milieu du navire, traversa cinq ponts et explosa juste au-dessus de la salle des machines principale. L'explosion tua ou blessa grièvement soixante-six officiers et marins, détruisit plusieurs compartiments, causa des incendies à plusieurs niveaux et mit hors service une grande partie du système de distribution électrique. Les équipes de réparation parvinrent à éteindre rapidement les incendies et le *Yorktown* put poursuivre le combat en faisant décoller et apponter ses avions⁶¹.

Les avaries étaient si sévères que l'amiral Aubrey Fitch, qui commandait le *task group* 17.5 dans lequel servaient le USS *Yorktown* et le USS *Lexington*, a estimé qu'il faudrait quatre-vingt-dix jours pour effectuer les réparations nécessaires. Pourtant, une fois que le *Yorktown* a atteint Pearl Harbor, les ouvriers du chantier naval ont remis le navire en service en moins de soixante-dix-sept heures. Ces délais remarquablement courts n'ont pu être obtenus que grâce à la meilleure survivabilité des navires et à l'entraînement opiniâtre de l'équipage. Pendant les dix-neuf jours qu'a duré le voyage de retour depuis la mer de Corail, les équipes de lutte contre les avaries ont pu non seulement circonscrire les dommages, mais encore réaliser d'importantes réparations et, ainsi, assurer les principales fonctions du navire.

Le *Yorktown* a ensuite été touché par au moins trois torpilles et de nombreuses bombes avant de chavirer pendant la bataille de Midway. Une attaque de bombardier en piqué a mis hors combat le porte-avions le premier jour de la

⁵⁹ *Ibid.*, p. 72.

⁶⁰ Otto Looks, « The Engine Room Staff in the Battle of Skagerrack », art. cit, p. 313.

⁶¹ Samuel Eliot Morison, *Coral Sea, Midway and Submarine Actions: May 1942 – August 1942*, Edison, Castle Books, 2001, p. 55-57.

bataille, le 4 juin 1942, les bombes ont explosé sur le pont en mettant le feu aux avions stationnés armés et pleins d'essence. Les systèmes d'extinction des incendies par CO₂ et par pulvérisation d'eau installés dans les hangars ont empêché qu'ils n'exploient, contrairement aux situations qui ont été observées à bord des porte-avions japonais⁶².

Ces systèmes d'aspersion ainsi que la disposition des vannes de régulation ont été mentionnés pour la première fois dans l'édition de 1929 et réimprimés dans l'édition de 1940 du *Cahier des charges pour la construction des navires de l'US Navy*⁶³. L'équipage du *Yorktown* a combattu les inondations et les incendies pendant trois jours avant que le navire ne coule finalement le 7 juin 1942. Contrairement aux porte-avions américains sur lesquels avaient été améliorés les moyens d'isoler les organes vitaux nécessaires à la lutte contre les avaries, comme le collecteur principal d'incendie et les systèmes de pompage de l'eau, sur les navires japonais ces circuits étaient simplement répartis sur les deux côtés du navire. Cette disposition rudimentaire avait pour conséquence qu'un seul coup au but pouvait réduire à néant la moitié des capacités de lutte contre les incendies⁶⁴. L'incapacité à isoler les parties avariées des systèmes vitaux et le fait que ces systèmes étaient mal conçus ont empêché les équipages de lutter efficacement contre les incendies et de repousser les attaques aériennes incessantes qui ont entraîné la perte de quatre porte-avions japonais pendant la bataille de Midway⁶⁵. Sans toutes ces innovations mises en œuvre pendant les années précédentes, le *Yorktown* n'aurait pas été opérationnel pour participer à la bataille de Midway et sans ses bombardiers en piqué et ses avions-torpilleurs l'issue en aurait été sans doute été très différente.

Selon l'analyse que Williamson Murray et Macgregor Knox donnent dans leur ouvrage, ce qu'ils appellent la « révolution dans le domaine militaire » est fondée sur un « mélange complexe d'innovations tactiques, organisationnelles, doctrinales et technologiques. C'est ainsi que naissent de nouvelles manières de penser les opérations militaires et la guerre en elle-même⁶⁶ ».

L'innovation que représente la lutte contre les avaries au sein de l'US Navy pendant l'entre-deux-guerres a reposé sur de nouvelles technologies, de nouvelles tactiques et un changement organisationnel à bord. Elle a débouché

62 Jonathan Parshall et Anthony Tully, *Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway*, Washington, Potomac Books, 2005, p. 297.

63 United States Navy Department, Bureau of Construction and Repair *General Specifications for Building Vessel of the United States Navy*, Washington, Government Printing Office, 1940, U-12-1.

64 Jonathan Parshall et Anthony Tully, *Shattered Sword*, *op. cit.*, p. 246.

65 *Ibid.*, p. 248.

66 Williamson Murray et Macgregor Knox (dir.), « Thinking About Revolutions in Warfare », *The Dynamics of Military Revolution: 1300-2050*, New York, CUP, 2001, p. 12.

sur une méthode très efficace qui a permis de maintenir les navires en condition opérationnelle. C'est en adaptant la doctrine allemande de lutte contre les avaries que l'US Navy a fait de la survivabilité de ses navires une priorité. En cela, c'est une véritable « révolution militaire ».

Les procédures de lutte contre les avaries à bord relèvent du domaine du contrôle ainsi que du commandement aussi bien que de la maîtrise d'équipements et de techniques complexes⁶⁷. Ainsi, en 1944, l'US Navy formait à la fois les officiers et les marins à lutter contre les avaries et a réussi à les persuader que c'était vital. Cette tâche ne relevait plus seulement de la responsabilité de quelqu'un en particulier, c'était le devoir de chaque marin que de se former et de lutter contre les avaries⁶⁸. L'US Navy a réécrit la doctrine à son usage mais elle ne s'est pas beaucoup éloignée de celle qui a été inventée par la marine allemande. La nouveauté réside dans le fait qu'elle a été appliquée en utilisant de nouvelles méthodes qui ont été mises en œuvre à une échelle bien plus grande que ce qui avait été fait jusque là. Il ne faut pas perdre de vue que ces améliorations ont été réalisées dans l'objectif de rendre plus efficaces les innovations portées aux systèmes d'armes et aux dispositifs de blindage. En effet, peu importe la taille des canons ou l'épaisseur du blindage, il est un fait que les navires subissent de toute façon des avaries au combat. De ce fait, les progrès techniques réalisés dans les systèmes d'armes ont donné leur pleine mesure parce qu'ils ont été adossés aux innovations techniques qui ont eu lieu dans le domaine de la lutte contre les avaries. Cela a produit une mutation de grande ampleur dans la manière que l'US Navy a eue de penser la guerre navale. Le dramaturge grec Aristophane déclara qu'il y a du bon sens à apprendre de ses ennemis. Les organisations militaires qui échouent à tirer des leçons de leurs adversaires ratent une occasion formidable. Cependant, pour apprendre de quelqu'un d'autre, il faut d'abord reconnaître qu'on a soi-même des lacunes dans ses propres compétences. La démarche peut être difficile car elle suppose d'avoir du respect pour l'ennemi.

Le cas que nous avons étudié n'est pas une exception. En effet, l'US Navy a une longue et remarquable expérience, elle a su adapter chez elle de nouvelles idées, là où elle les a trouvées. Après la Première Guerre mondiale, le Board of Constructions and Repair a publié ce point de vue

67 L'expression *command and control* devient habituelle dans l'armée américaine pendant la Seconde Guerre mondiale. Elle s'applique ici à la lutte contre les avaries mais ce concept dépasse ensuite largement ce cadre. Le *command and control* est un processus qui repose sur l'exercice de l'autorité d'un officier sur les forces détachées pour la conduite d'une mission. Il prévoit la combinaison de l'emploi des personnels, des moyens de communication et d'un équipement spécifique.

68 Thomas J. Kelly, *Damage Control*, *op. cit.*, p. 1.

qu'on ne peut pas remettre en question le fait que les Allemands avaient raison de traiter la lutte contre les avaries et surtout de la manière dont ils l'ont fait. Ils ont pris en compte le fait que maintenir le navire à flot et en condition opérationnelle était primordial pour qu'il conserve sa capacité à frapper l'ennemi. L'expérience et les résultats obtenus pendant la guerre mondiale sont une leçon que l'on ne peut se permettre d'ignorer⁶⁹.

Ce n'est pas étonnant qu'une institution militaire, en temps de guerre, se mette en capacité d'observer l'ennemi pour y déceler des éléments qu'elle pourra copier pour améliorer ses propres performances. Ce qui est plus étonnant, cependant – et c'est le cas pour la lutte contre les avaries – c'est que de tels changements aient été mis en œuvre de telle manière qu'ils ont survécu pendant près d'un siècle sans qu'ils évoluent vraiment depuis leur forme originelle.

Des hommes de grande valeur ont compris l'importance qu'il y avait à investir dans la survivabilité des navires, souvent aux dépens de la puissance de feu et de la vitesse. Cela en dit long sur la qualité du personnel du General Board et du Bureau of Constructions and Repair. Ils ont reconnu la nécessité de rendre les navires de guerre américains plus résistants et ont soutenu des innovations tellement importantes que leurs effets se sont fait sentir jusqu'à aujourd'hui. Ces hommes étaient doués d'un esprit véritablement visionnaire et d'un grand sens pratique. Grâce à eux, des guerres ont été gagnées, des milliards de dollars ont été économisés et des milliers de marins ont pu rentrer chez eux vivants.

207

Traduction Jean-Marie Kowalski

69 United States Navy Department Bureau of Construction and Repair, *The Stability of Ships and Damage Control*, *op. cit.*, p. 8.

Varia

LE PORT EN SITUATION COLONIALE ET LE STATUT
DU TERRITOIRE ULTRA-MARIN D'IMPLANTATION
AUX XVII^e-XVIII^e SIÈCLES

Gérard Le Bouëdec
Professeur émérite d'histoire maritime
Université de Bretagne-Sud

Les ports durables combinent des atouts naturels, même médiocres, avec une activité économique qui s'appuie sur un fort volume de production et d'échanges. Mais combien de havres ultra-marins ont pu atteindre cet optimum ? Nul ne peut pourtant nier que le havre de mouillage – qui peut accéder au rang de port sans réellement d'équipements sinon à terre et souvent primaires et éphémères – est un élément clé du dispositif colonial à condition de s'installer dans la durée. Il assure en effet une double interface avec la métropole et les autres ports de l'espace colonial tout en ayant une profondeur d'*hinterland*. Aussi le choix des emplacements est-il fondamental : un site de mouillage abrité, une situation de proximité d'une zone de production et une insertion dans un réseau d'échanges et si possible des conditions climatiques, sanitaires et de ressources alimentaires les moins défavorables possible¹. Mais dans tous les cas, son existence dès sa création est dépendante du statut du territoire ultra-marin d'implantation et de la géopolitique locale et internationale. Cet article est un essai qui s'inscrit dans le prolongement d'une publication collective intitulée *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XV^e-XX^e siècle)* en 2014 sous la direction de Jean-François Klein et Bruno Marnot² et d'une réflexion qui considérait cet aspect comme incontournable. Il s'inscrit également dans le sillage d'une publication

- 1 Jean-Sébastien Guibert indique que le transfert du chef-lieu de la colonie de la Guadeloupe de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre a des raisons portuaires. La rade Morne-Renfermé de la ville nouvelle de Pointe-à-Pitre en 1769 est considérée comme une rade plus sûre notamment dans cet espace soumis aux ouragans. Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles), fin XVII^e siècle - mi XIX^e siècle*, thèse sous la dir. de Danielle Bégot, Pointe-à-Pitre, université d'Antilles-Guyane, 2013.
- 2 Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir), *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XV^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014.

majeure, *La Mer dans l'histoire à l'époque moderne*, qui offre plusieurs synthèses sur le rôle pivot des ports en Amérique, en Afrique et dans l'océan Indien³.

CADRE GÉNÉRAL DE LA RÉFLEXION

Le jeu des mots

Actuellement le terme *outré-mer* semble l'emporter pour qualifier l'espace ultra-marin qualifié naguère de colonial ou d'impérial⁴. Or la situation de contact ne fut pas immédiatement une situation coloniale, c'est-à-dire de supériorité européenne, d'autant que l'aventure coloniale débute souvent hors de tout cadre législatif colonial. En Afrique et pendant longtemps en Inde, la souveraineté des États locaux se maintient. Faute de domination coloniale, les Européens en furent réduits à pratiquer de la traite et des échanges à partir de comptoirs qui leur avaient été concédés. En Amérique, la guerre et la conquête sans oublier l'effondrement démographique local ouvraient des territoires à l'implantation européenne coloniale et aux rivalités entre ses protagonistes. Si au Canada (1663), aux Antilles (1674), en Louisiane (1731) et aux Mascareignes (1766), les colonies furent rattachées au domaine royal à la cessation des activités des compagnies à privilèges qui les avaient portées, il n'en fut rien en Afrique et en Inde. Mais que signifie « coloniale » quand on

212

- 3 Chritian Buchet & Gérard Le Bouëdec (dir), *La Mer dans l'histoire*, t. II, *La Période moderne*, Woodbridge Boydell Press, 2017, en part. Kenneth Morgan, « Port Location and Development in the British Atlantic World in the Seventeenth and Eighteenth Centuries », p. 178-188; Jean-François Brière, « Les pêches morutières, terre-neuvières, baleinières en Amérique du Nord », p. 234-243; Manuel Bustos Rodríguez, « Le commerce colonial et le développement des ports et des flottes commerciales espagnoles », p. 40-50; Luiz Felipe de Alencastro, « Le commerce maritime dans l'Atlantique Sud et le développement de la flotte luso-brésilienne », p. 78-87; Anjana Singh, « Indian Ports and European Power », p. 178-188; Filipa Ribeiro Da Silva, « African Atlantic Ports and Trade Fleets », p. 189-198 et Aka Kouamé, « La politique maritime des peuples du golfe de Guinée de l'époque pré-européenne au temps du commerce côtier », p. 123-133.
- 4 *Ethnologie française*, vol. 32, n° 4 (numéro spécial), Francis Affergan (dir.), « Outremers : statuts, cultures, devenirs », p. 581-687; Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 2000, p. 164-165; Sophie Dulucq, Jean François Klein & Benjamin Stora, *Les Mots de la colonisation*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2008; Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, op. cit. ; Jean Meyer, Jean Tarrade & Annie Rey-Goldzeiguer, *Histoire de la France coloniale*, Paris, Armand Colin, 1991, t. I; Anthony Pagden, *Lords of all the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France (c. 1500-c. 1800)*, London, Yale UP, 1996; Jean-Pierre Poussou, Philippe Bonnichon & Xavier Huetz de Lemps, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1998; Cécile Vidal, « L'outré-mer au regard de la nouvelle histoire impériale », compte-rendu de la journée d'études, samedi 26 novembre 2011, ÉHÉSS/musée du quai Branly, novembre 2011; Pierre Pluchon, *Histoire de la colonisation française*, Paris, Fayard, 1991; Pierre Pluchon, « Choiseul et Vergennes, un gâchis colonial », dans Sylvia Marzagalli & Hubert Bonin, *Négoce, ports et océans*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 225-234; Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972.

lit le mémoire de Frézier en inspection en 1721 à Saint-Domingue? Il oppose la loi de l'État national que refusent les élites locales au point qu'il considère que le pouvoir royal est absent, et le pouvoir colonial, c'est-à-dire celui des élites indigotières et sucrières, qui n'a pas d'existence institutionnelle. Au cœur du processus se trouve la nature de la présence de l'État. Ce qui fait qu'un ensemble de territoires ultra-marins est un empire et ce qui donne à cet empire un caractère colonial, c'est le développement d'une idéologie impérialiste, la mise en place d'une administration centralisée avec des circulations et des réseaux impériaux liant les élites administratives, ainsi que la nature des liens constitutionnels entre métropole et colonie.

Un empire à finalité commerciale

C'est en effet un « empire » à finalité commerciale de comptoirs en Afrique, aux Indes, en Louisiane avec en outre des points d'appui temporaires à Terre-Neuve, usurpés car interlopes aux Caraïbes espagnoles et en Amérique du sud pacifique, avec une version militaro-commerciale en Nouvelle-France. La réussite coloniale des Antilles et des Mascareignes ne remet pas en cause cette orientation commerciale dominante. Surtout si l'on suit la réflexion de Choiseul : « Il faut apprécier le mérite d'une colonie par le commerce et le profit qui en revient à la métropole. »

En amont, on observe une période foisonnante d'établissements de points d'appui précoces mais souvent éphémères – notamment sur l'ensemble du continent américain. Cela pose d'emblée la question de l'articulation entre les initiatives individuelles et l'attitude de l'État. Cela met aussi en lumière sur le continent américain l'impact du décrochage des Dieppois, Rouennais et Malouins au milieu du XVII^e siècle, mal relayé au moins chronologiquement par les Nantais, Bordelais et Rochelais. En fait, les seuls endroits où l'on passe de l'éphémère à la pérennité du dispositif, ce sont les domaines coloniaux des Antilles et des Mascareignes où le monde du négoce et l'État ont su conjuguer leurs efforts, ce qui ne signifie pas que le statut de colonie royale soit toujours suffisant pour garantir sa longévité.

L'empire présente deux espaces

En Inde et en Afrique, ce sont des archipels de ports-comptoirs d'échanges implantés en territoires étrangers après obtention de privilège d'implantation négocié avec leurs tutelles politiques. Ce n'est pas sans rappeler la politique des comptoirs négociée au XVI^e siècle en Méditerranée avec l'Empire ottoman et les États barbaresques.

En Amérique du Nord et aux Antilles, ce sont des ports avec noyaux de peuplement, portés par des compagnies de colonisation à charte au destin très

varié, qui s'incrument sur des territoires plus ou moins solidement maîtrisés, même si elles ont le statut de colonie de la Couronne. En Amérique du Nord, où les comptoirs avaient une raison militaire, ils ne résistent pas à la pression coloniale anglaise. Aux Antilles, le succès de l'exploitation agro-commerciale accompagné d'un double peuplement de colons et d'esclaves transforme les points d'appui en port-ville d'une colonie administrée par l'État, que l'on retrouve exceptionnellement dans l'océan Indien aux Mascareignes. En effet, les îles de France et de Bourbon sont sous souveraineté française et sont de statut et de modèle colonial sous gestion royale directe dès 1764-1766.

L'intérêt d'une approche chronologique

214

Les XVI^e-XVII^e siècles sont le temps de l'attraction de l'Amérique du Sud, du Nord, des Caraïbes où se multiplient les velléités de peuplement avec des points d'appui éphémères ou durables, points d'appui interlopes à la faveur des guerres, points d'appui halieutiques partagés avec d'autres européens.

Fin XVII^e et dans la première moitié du XVIII^e siècle en Afrique et Inde, c'est la construction d'un empire de comptoirs dans le cadre d'une double économie des privilèges : ceux octroyés aux compagnies à monopole par l'État français, et ceux octroyés par les États africains ou asiatiques aux compagnies, qu'il faut sans cesse renégocier et que les autres puissances européennes peuvent remettre en cause. Ce modèle est dupliqué au Canada et en Louisiane quand la Compagnie des Indes en a la charge, mais ici c'est moins la solidité des autorités locales que la contestation des autres occupants européens qui fragilise l'implantation. Le modèle antillais appliqué aux Mascareignes s'inscrit bien dans une économie de privilège commercial (de la Compagnie à l'Exclusif), et sa réussite s'explique par le choix d'un peuplement pour une exploitation commerciale de plus en plus intensive dans une économie de plantation où domine une main d'œuvre formée d'esclaves à 80 %.

Après 1763, c'est le reflux de l'empire de comptoirs en Inde, au Canada et en Louisiane, devant le modèle anglais de colonisation, de peuplement et militaire. La politique des Choiseul, faute d'avoir pris en compte la défense des colonies jusqu'en 1762, aboutit à la perte de l'empire territorial, mais leur diplomatie sauve les îles à sucre au nom du « mérite » économique que n'ont pas les comptoirs de l'Inde où « nous n'avons rien perdu [...] que la tentation d'y faire la guerre ». C'est la réussite maximale du modèle antillais mais qui va brutalement s'effondrer, confronté à la contestation externe et interne du modèle économique, social et politique. Rebelle à l'autorité de la métropole, il s'incline face à la révolte de ses esclaves.

La politique de l'État

Il s'agit donc ici d'examiner la politique de l'État, son choix de concéder certaines zones à des compagnies, et ses réticences à soutenir une politique d'émigration.

La politique de l'État explique en effet largement cette situation par la place des concessions faites aux compagnies à charte de colonisation et aux grandes compagnies de commerce à monopole, ses hésitations en matière de conquête, sa réticence à promouvoir des colonies de peuplement et donc à favoriser l'émigration française ultra-marine, si ce n'est celle des exclus sociaux. L'État fut hésitant, inconstant et contradictoire, et cela est particulièrement observable dans ses attitudes vis-à-vis des initiatives privées. Il promeut le comptoir mercantiliste ou militaire. Or, la mise en place de ce réseau de comptoirs notamment dans l'océan Indien est en opposition avec sa conception mercantiliste, puisqu'il exige des sorties massives de numéraires dans la mesure où le déséquilibre de la balance commerciale – du fait de l'absence de marché pour les produits français – ne peut être comblé que par l'apport de piastres. L'État n'a pas dans la durée une volonté de peuplement, n'ayant pas compris que la colonie de peuplement crée un marché pour les exportations, effrayé en outre par le risque d'affaiblissement du potentiel démographique de la métropole.

Il en résulte une diversité de modèles ou plutôt de formes de présence. « Le peuplement » de l'Amérique du Nord dans un « empire » de la fourrure, de la morue et de forts-sentinelles et entrepôts est un échec en matière de densité de population : la chasse, la pêche comme le casernement ne sont pas peuplants, il ne peut s'agir que d'une myriade de points d'appui.

L'archipel des comptoirs marchands nécessitait, pour sortir de la contradiction et pour durer, le passage au contrôle du territoire par la conquête, ce que refusa l'État aux acteurs en Inde de la Compagnie des Indes, Mahé de La Bourdonnais et Dupleix. Le comptoir qui relève du privilège octroyé par la tutelle politique locale ne peut avoir qu'un peuplement technique, commercial et militaire, mais n'est en aucun cas une colonie de peuplement. Il ne s'inscrit pas non plus dans une stratégie maritime militaire pour disposer des ressources suffisantes pour affronter les autres puissances européennes mieux installées comme les Hollandais ou les Anglais qui font le choix de la conquête.

L'exploitation intégrale de territoires sous pavillon français, comme les Antilles et les Mascareignes, est la synthèse réussie, mais néanmoins fragile, des deux précédents modèles, grâce à la conjugaison des initiatives de l'État et du grand négoce qui les transforment en territoire de production.

La chronologie permet de souligner deux ruptures. Celle du milieu du xvii^e siècle entre la période pionnière où dominent les Normands et les ports de la Manche qui prirent la direction de l'Amérique avec le soutien, notamment sous Richelieu, de l'État sous forme de compagnies à charte de colonisation, et la période mercantiliste, où l'État ne fixe que le cadre juridique, dominée par les grands ports atlantiques qui ciblerent de préférence l'Afrique, l'océan Indien et surtout les Antilles. La guerre de Sept Ans est d'une certaine manière synonyme de démantèlement de l'ensemble des trois modèles, particulièrement en Amérique du Nord et dans l'océan Indien, et pourtant jamais le commerce colonial ne fut aussi performant, sans doute parce que les traités avaient permis de préserver les Antilles. Il ressort de ce constat plusieurs enseignements. Les activités ultra-marines ne sont guère peuplantes : comptoirs d'échanges, entrepôt de fourrure, chauffaut morutier, fort, d'autant qu'il n'y a pas la volonté de développer des chantiers navals et des ports arsenaux, ce qui bien évidemment pose la question du statut du territoire. Il n'y a pas en France de grand réservoir de migrants définitifs. Les conditions ne sont pas non plus réunies pour inciter à des départs massifs : aucune faute force marchande et financière n'asoutenu une colonisation de peuplement et l'État n'a manifesté qu'un intérêt militaire.

C'est la représentation par l'État de l'empire qui est déterminante. Les colonies doivent traduire la puissance de la monarchie absolue et elle s'accompagne d'un soutien à l'évangélisation qui participe à son rayonnement. La colonie est le symbole de la présence du drapeau et une base pour contrer la puissance espagnole puis anglaise. C'est d'abord un instrument de la lutte contre l'Angleterre, surtout en Amérique. L'empire, c'est la source d'une manne fiscale qui dépend du développement du grand commerce. Les colonies sont sacrifiées au commerce de la métropole. La colonie, ce sont des ressources destinées à la métropole, ce n'est pas un débouché ou un marché. Le rapport au peuplement est donc complexe. Non seulement l'État craint un dépeuplement du royaume, mais il juge en outre les colons incommodes, un mal nécessaire, et ne les perçoit pas comme un marché de consommation pour les productions de la métropole.

Le commerce maritime relève de plusieurs départements ministériels, en particulier après la guerre de Sept Ans. Le secrétaire d'État à la Marine et aux colonies est certes chargé du commerce des colonies françaises, mais aussi de l'ensemble des pêches, mais la Compagnie des Indes et les monopoles dont elle dispose relèvent du contrôle général des finances. En 1762, les ports de commerce métropolitains sont passés de la tutelle marine à celle du contrôle général. En outre, le commerce maritime européen relève du secrétaire d'État aux Affaires étrangères.

La fragilité des implantations canadiennes à la merci du déséquilibre des rapports de force militaire⁶

La pêche à la morue sèche se traduit par des implantations saisonnières sur les littoraux de Terre-Neuve et de Saint-Pierre puis de Miquelon dès le début du xv^e siècle autour d'une installation sommaire, le navire – servant aux transports des hommes et des cargaisons – mouillant en baie tandis que les pêcheurs utilisent des chaloupes pour ramener au chauffaut les morues, qui une fois traitées sont placées sur les graviers pour le séchage. La côte du Petit-Nord, du cap Saint-Jean au détroit de Belle-Île, et la côte de Fougues du cap Bonavista au cap Saint-Jean sont le domaine presque exclusif des Malouins, qui se font plus discrets sur la côte du Chapeau-Rouge, la baie de Plaisance, Saint-Pierre et Miquelon, dominées par les Basques, les Nantais et les Rochelais.

Mais l'hivernage d'une quarantaine de familles, soit 1 000 habitants, est à l'origine de la ville-port de la colonie d'habitants pêcheurs – souvent engagés ou anciens engagés – de Plaisance dans les années 1660, située sur la côte sud, et qui devient également un siège royal avec un délégué de l'amirauté qui témoigne de la reconnaissance royale de ce passage d'une présence saisonnière à une installation durable. Mais face au harcèlement d'une communauté anglaise présente à Saint-Jean et sur une trentaine de sites, et des descentes mutuelles destructrices de 1690-1692, 1697, 1704-1705 et 1709, Plaisance ne va pas résister aux traités de 1714-1715. Les Français exclus de Terre-Neuve se replient sur l'île Royale à Louisbourg et ne conservent plus que des droits de pêche associés à une seule présence saisonnière. Mais exclusion politique ou échec

5 Jean Bérenger, Yves Durand & Jean Meyer, *Pionniers et colons en Amérique du Nord*, Paris, Armad Colin, 1971.

6 René Bellanger, *Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent (1535-1635)*, Montréal, Presses de l'université du Québec, 1971; Nicolas Landry, « Échanges entre une colonie et un port métropolitain, Plaisance, (Terre-Neuve) et La Rochelle (1688-1717) », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *Le Golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français. Histoire d'une relation singulière (xvii^e-xix^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010, p. 107-122; Raymonde Litalien, « Les Normands au Canada sous l'Ancien Régime français, pêcheurs, explorateurs et colons », *Cahiers havrais de recherche historique*, numéro spécial hors-série, « Les Normands et l'Amérique », 1993, p. 75-88; André Magord, « L'établissement d'une population francophone à Terre Neuve : entre traités officiels et dynamique de peuplement clandestin », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *Le Golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français*, *op. cit.*, p. 251-258; Olivier Puaud, « Prisonniers de l'île : les engagés de la compagnie de l'île Saint-Jean », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *ibid.*, p. 237-249; Laurier Turgeon, « Sur le littoral du Québec, Amérindiens et Basques à l'île aux Basques (xvi^e-xvii^e siècle), dans Dominique Guillemet & Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 165-201; Laurent Vidal & Émilie D'Orgeix, *Les Villes françaises du nouveau monde. Des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi (xvi^e-xviii^e siècle)*, Paris, Somogy Éditions d'Art, 1999.

d'implantation ne signifient pas nécessairement disparition des ports-bourgs. À Terre-Neuve, certains Français vont, en s'éloignant vers l'ouest le plus possible des sites anglais, créer de véritables port-bourgs clandestins où ils continuent à troquer leurs morues et leurs fourrures avec des marchands bretons, acadiens, québécois et même bostoniens qui font étape notamment au cap Ray, véritable plateforme de commerce clandestin. D'ailleurs l'ordonnateur Bigot à l'île Royale souligne que les Français du cap Ray font régulièrement le voyage à Niganiche, sur l'île Royale, pour se marier avant de repartir sur leur île avec leur femme. Le résultat est un processus de peuplement sur la région la plus excentrée de l'île dans la péninsule de Port-au-Port. La volonté de coloniser l'île Saint-Jean dans l'estuaire du Saint-Laurent pour conserver une présence dans le golfe du Saint-Laurent après le traité d'Utrecht se traduit par la concession de l'île ainsi que de celles de la Madeleine et l'île Brion en 1720 au comte de Saint-Pierre et ses financeurs Farges et Moras. L'installation à Port-Lajoie n'est pas durable et prend fin en 1725 avec le rapatriement des migrants. Or là encore un noyau demeure sur l'île au moins jusqu'à l'occupation anglaise en 1758.

La pêche à Terre-Neuve invente donc le modèle de la base avancée saisonnière dont l'organisation va faire l'objet d'une législation. Elle nécessite deux à trois semaines d'aménagement pour construire, ou rétablir après l'hiver, l'établissement de pêche et ses cabanes qui abritent une main d'œuvre nombreuse, chaque chaloupe donnant du travail à deux ouvriers affectés à la chaîne du traitement du poisson. Dans ces conditions, l'essentiel pour les patrons morutiers est la prise de havre, les premiers arrivés étant les mieux servis, ce qui déclenche chaque année une véritable course transatlantique avec prise de risque. Certains n'hésitent pas à arriver si tôt que les glaces et les icebergs représentent toujours de véritables dangers. Il fallut donc élaborer des règlements collectifs pour éviter les abus et les conflits. Les armateurs malouins passèrent d'abord par une réglementation municipale malouine qui ne suffit pas. Ils la firent donc valider par le parlement de Bretagne, le 31 mars 1640 pour le Petit-Nord, le 31 janvier 1662 pour le Chapeau-Rouge, puis par le Conseil d'État le 28 avril 1671, avant qu'elle ne soit reprise dans l'article 6 de la grande ordonnance de 1681 pour le règlement du mode de répartition et d'appropriation des bases avancées. Chaque site était répertorié avec sa capacité maximale d'accueil, la gestion centralisée des havres sous l'autorité de « l'amiral des pêches ». Le capitaine du premier armement arrivé sur place impose à chaque capitaine morutier de passer au chauffault du Croc dans le havre du Petit-Maistre pour indiquer, sur une feuille ouverte par les premiers, l'emplacement choisi. Mais un deuxième volet de la réglementation concerne la sécurité des navires sur le trajet de Terre-Neuve et sur la zone de pêche selon un processus qui passe de l'autogestion à l'organisation sous l'autorité de la marine, très

soucieuse de protéger cette pépinière d'inscrits maritimes pour sa flotte. Pour réduire les risques de naufrage lors de la course aux havres entre les icebergs, une date minimale de départ est fixée au 25 avril, et lors des retours, un coefficient hommes-tonneaux est établi pour éviter les surcharges des sacs⁷. Les actes de compagnies pour la navigation en convoi ou le navire de conserve armé pour accompagner les morutiers sont établis par les armateurs pour les prémunir des attaques des forbans ou des Esquimaux. L'arrêt du parlement de Bretagne de 1647 est consolidé par décision royale de 1675 en pleine guerre, pour obliger la flotte morutière à naviguer derrière le vaisseau de conserve amiral.

Sur le continent⁸, les découvertes individuelles se traduisent par des installations éphémères où le port n'est que le lieu de mouillage ou d'échouage permettant une installation souvent précaire, parfois sans retour. Les années 1535-1543 permettent à Jacques Cartier puis Roberval de reconnaître plusieurs sites points d'appui dans l'estuaire du Saint-Laurent : Sainte-Croix, Stadaconé, Hochelaga. Les premiers points de débarquement comme celui entre la rivière Penobscot et l'île de Monts-Déserts sont retenus quand ils offrent un abri, des conditions climatiques supportables et permettent d'associer la pêche, y compris à la baleine, la traite des pelleteries avec les Indiens et l'activité agricole. La pêche à la baleine, complétée par la troque de fourrures, offre aux Basques la possibilité d'une implantation saisonnière à l'instar de celle des pêcheurs à la morue sèche à Terre-Neuve. Laurier Turgeon a recensé, entre 1540 et 1637, 13 sites sur les rives du Saint-Laurent, dont l'île aux Basques qui présente la particularité d'une présence conjointe des Amérindiens, chassant le phoque, et des pêcheurs basques à la baleine. L'étude archéologique des trois

7 Nom donné aux navires qui rentrent directement aux ports d'armement avec les effectifs de marins-pêcheurs qui ne sont pas utiles à la navigation de retour avec les cargaisons de morues sèches destinées au marché de l'Europe du sud et de Méditerranée occidentale

8 Michael Augeron, « S'approvisionner en Nouvelle-France : l'arsenal de Rochefort et les ressources canadiennes », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *Le Golfe Saint-Laurent et le Centre-Ouest français*, op. cit., p. 175-206 ; Serge Bernier et al., *The Military History of Quebec City (1608-2008)*, Québec, Art Global, 2008 ; Philippe Bonnichon, *Des cannibales aux castors*, Paris, France-Empire, 1996 ; Patricia Olivia Dickason, *Louisbourg and the Indians. A Study in Imperial Race Relations (1713-1760)*, Ottawa, National Historic Parks and Sites Branch, Department of Indian and Northern Affairs, 1976 ; Jan Grabowski, *The Common Ground: Settled Natives and French in Montréal (1667-1760)*, thèse, université de Montréal, 1993 ; Jean Hamelin, *Économie et société en Nouvelle-France*, Québec, Presses de l'université Laval, 1979 ; Philippe Jacquin, *Les Indiens blancs. Français et Indiens en Amérique du Nord (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Payot, 1987 ; Andrew Johnston, John Bayly, *Control and Order in the French Colonial Louisbourg (1713-1758)*, East Lansing, Michigan State University Press, 2001 ; Mario Lalancette et Alan M. Stewart, « De la ville-comptoir à la ville fortifiée : évolution de la forme urbaine de Montréal au XVII^e siècle », dans Sylvie Dépatie et al., *Vingt ans après. Habitants et marchands, lectures de l'histoire des XVII^e et XVIII^e siècles canadiens*, Montréal, McGill-Queen's UP, 1998, p. 254-293 ; Dale Miquelon, *Dugard of Rouen, French Trade to Canada and the West Indies (1729-1770)*, Montréal, McGill-Queen's UP, 1978.

sites de l'île, à Hamel, Hoyarsabal, « l'anse qui pue », ne met en valeur que les installations à terre. À Hoyarsabal, ce sont les fours pour fondre la graisse des baleines, et les structures de bois de charpente couvertes de tuiles (pour protéger la chaudière de cuivre posée sur le four et abriter des intempéries l'équivalent d'un équipage de baleiniers de cinquante marins-pêcheurs, un local de 9 m sur 7 ou 8 m), c'est-à-dire les équipements sur le rivage et non le mouillage, qui retiennent l'attention. Les premières tentatives d'installations durables en 1584 – le navire destiné à la Nouvelle-Écosse sombra sur les côtes françaises – et en 1598-1603, sur l'île des Sables, furent des échecs. La première décennie du XVII^e siècle est le temps des fondations de la Nouvelle-France avec un objectif, créer des établissements de colonisation sur des territoires fréquentés au cours du XVI^e siècle. Un premier comptoir de traite est installé à Tadoussac, au confluent du Saguenay et du Saint-Laurent mais le premier hivernage est difficile. On s'installe ensuite sur l'île de Sainte-Croix, Port-Royal, sur la baie de Fundy, puis en 1608, à partir de Tadoussac, c'est l'implantation à Québec avec Champlain, qui doit pour cela affronter l'opposition anglaise.

Avant que la Nouvelle-France ne devienne une colonie de la Couronne en 1663, la monarchie y avait concédé à la Compagnie des Cent Associés le commerce de la fourrure. Celui-ci permet un certain quadrillage d'un vaste territoire épaulant – à moins que ce ne soit l'inverse – le réseau de forts qui ont pour objectif de bloquer la colonisation vers le nord de l'Amérique anglaise. Mais cette colonie, qui s'appuie essentiellement sur l'axe de circulation du Saint-Laurent au point de n'être qu'une guirlande de points d'appui portuaires fluviaux, présente une organisation complexe. Sous tutelle royale, avec de ce fait ses gouverneurs et intendants, ainsi que les différentes institutions judiciaires ordinaires et extraordinaires comme les amirautés, cette colonie est organisée selon un modèle seigneurial universel. Sa valorisation économique et fiscale relève de la Compagnie des Indes qui, au XVIII^e siècle, a le monopole du commerce des peaux de castor et la ferme du domaine d'Occident. Dans ces conditions, les principaux forts-entrepôts et les villes qui cumulent les fonctions institutionnelles, militaires et commerciales, sont des ports qui jalonnent l'axe Saint-Laurent – Grands Lacs, et les principaux se situent à l'entrée du Saint-Laurent, Trois-Rivières, Montréal et Québec, où sont installés les magasins de la Compagnie des Indes.

Mais les faiblesses de l'implantation apparaissent en pleine lumière dans le rapport de forces défavorable avec la présence anglaise. Finalement, bien que relevant de la Couronne, ces forts-entrepôts-ports ne sont guère dans une situation plus enviable que les comptoirs installés en territoires étrangers comme en Inde ou en Afrique. L'ennemi est moins la population indigène, le plus souvent instrumentalisée par les puissances coloniales, que la puissance anglaise. Le traité

d'Utrecht constitue un premier recul et la Nouvelle-France se trouve réduite à l'Acadie continentale et à une série d'établissements dispersés à l'ouest de l'entrée du Saint-Laurent désormais contrôlée par les Anglais. Les 20 000 habitants sont regroupés dans le cœur du pays des seigneuries autour des villes-ports, Montréal, Trois-Rivières, Québec et Louisbourg sur l'île Royale et plus à l'ouest dans les forts-postes de traite-ports fluviaux : la baie des Esquimaux (à l'embouchure du fleuve Hamilton), à Tadoussac et Sept-Îles sur le Saint-Laurent, fort Frontenac sur l'Ontario, à Toronto, fort Conti ou Niagara, Michilimackinac entre les lacs Huron et Michigan, au fort Sainte-Marie entre les lacs Supérieur et Huron, au fond du lac Supérieur à Kaministaquia. La guerre de Sept Ans, en mettant fin à ce qui restait de Nouvelle-France, révélait aussi la préférence pour une conception commerciale de l'empire avec la conservation des Antilles.

La Compagnie d'Occident, intégrée dans la Compagnie des Indes de Law, est aussi chargée de l'exploitation de la Louisiane⁹. Le littoral de la Louisiane fut en fait occupé dès le début du xvi^e siècle par les Espagnols. Les Français accèdent à ce vaste territoire par le Nord, quand Cavelier de La Salle descend le Mississipi. Mais il faut attendre la fin du xvii^e siècle et Pierre d'Iberville, qui a obtenu de Louis XIV l'autorisation royale d'implanter une colonie, pour qu'une flottille de cinq vaisseaux vienne aborder le littoral en face du village des Indiens biloxis. C'est là qu'est érigé le fortin de bois « Maurepas », qui devient le cœur d'un village-capitale de la colonie, Biloxi. Puis vient la construction en 1701-1702 du fort Louis et de la ville de Mobile sur le territoire des Mobiliens, mais qu'il faut déplacer en 1711 vers la mer à la suite d'une inondation catastrophique due à la crue du fleuve. Mobile devient alors la ville-port-capitale. Le port de mer est installé à la sortie de la baie sur l'île Dauphin jusqu'à sa destruction par un ouragan en 1717. Cette colonie royale a du mal à se développer, ce qui pousse le gouverneur Lamothe-Cadillac à suggérer de confier cette colonie au financier Crozat qui aurait le monopole de son exploitation. Il lui est octroyé pour quinze ans en 1712. Finalement c'est la Compagnie d'Occident, intégrée dans la nouvelle Compagnie des Indes de Law, qui récupère le monopole censé permettre la réussite de ce nouvel Eldorado. L'héritage Crozat n'étant guère

9 John G. Clark John, *New Orleans (1718-1812): An Economy History*, Baton Rouge, Louisiana State UP, 1970; Shannon Lee Dawoly, « La Nouvelle-Orléans au xviii^e siècle, courant d'échanges dans le monde caraïbe », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol. 62, n° 3, 2007, p. 663-665; Marcel Giraud, *Histoire de la Louisiane française*, Paris, 1953-1956, 4 tomes; Gilles Antoine Langlois, *Des villes pour la Louisiane française. Théorie et pratique de l'urbanistique coloniale au xviii^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003; Olivier Le Pogam, *Les Relations entre la France et la Louisiane (1717-1730/32)*, mémoire de maîtrise, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2007; Joseph Zitomersky, « Ville, état, implantation et société en Louisiane française », dans Alain Saussol & Joseph Zitomersky, *Colonies, territoires et sociétés. L'enjeu français*, Paris, L'Harmattan, 1996.

brillant, la Compagnie fait de gros efforts entre 1717 et 1721 pour acheminer colons et approvisionnement. Ce ne sont pas moins de 1 500 personnes qui sont débarquées en 1718 et 1720 mais qu'il est difficile d'acheminer vers l'intérieur faute d'une flotte fluviale suffisante. En 1718, la création de la Nouvelle-Orléans vise à doter la Louisiane d'un port-comptoir commercial d'envergure après l'échec de Biloxi. Les résultats d'ensemble ne sont guère concluants et ce sont les militaires qui prennent réellement en charge la colonie, sous forme de régie de 1721 à 1731. Le conseil de la colonie est présidé par un militaire (le commandant des troupes) avec un lieutenant général, un ingénieur, quatre directeurs et sous-directeurs des services civils et deux lieutenants du roi. Il s'agit avant tout de pérenniser et de consolider l'occupation de la basse vallée du Mississippi avec des implantations, là encore dirigées par des militaires. Après 1726, il faut bien constater que les navires reviennent moins nombreux, c'est la fin du mirage, et la colonie n'arrive pas à être autosuffisante.

222

TRANSFORMER UNE PRÉSENCE SPONTANÉE EN NOYAU DE COLONISATION DURABLE AVEC UNE ÉCONOMIE DE PRODUCTION AUTOUR DES HAVRES PORTUAIRES

L'échec au Brésil et en Floride au *xvi*^e siècle

Dès le début du *xvi*^e siècle, les Normands, à la faveur de trafics interlopes, abordent les côtes du Brésil portugais. Les opérations de course et les raids de pillage les conduisent à entrer dans les ports espagnols des Antilles dans les années 1520-1546. Mais, à la différence des Portugais et des Espagnols, ils ne transforment pas ces ports de contact en factorerie. Les marins qui restent à terre se diluent dans des tribus locales et contribuent seulement à la constitution de quelques cargaisons. Après l'échec de Pernambouc en 1526-1536, l'aventure de la France antarctique se traduit par l'expédition de Villegagnon qui constitue la première tentative de colonisation avec installation, pour quelques années en 1555-1565, dans la baie de Rio à Guanaraba, sur l'île Coligny. Les quelques habitations avec fortifications se veulent un embryon d'une factorerie dénommée Ville-Henry, à la jonction entre les aires portugaise et espagnole, mais qui ne dispose pas d'un produit clé susceptible de lui permettre de dépasser les simples échanges de traite avec les indigènes. L'absence de moyens navals, les dissensions internes et l'attaque des Portugais font très rapidement sombrer cette implantation. C'est à peu près aux mêmes dates que les huguenots tentent de s'installer en Floride en 1562-1565 sous la conduite de Ribault et Laudonnière, avec la volonté d'associer à un port-comptoir un espace agricole vivrier qui soit aussi un refuge protestant. Cette tentative s'accompagne de l'envoi de colons, notamment à Charlesfort (quelques dizaines), et fort Caroline (quelques centaines) avant qu'ils ne soient massacrés par les Espagnols.

Retour sur une trajectoire

Les tentatives à l'embouchure de l'Amazone au début du xvii^e siècle sont toujours des entreprises complexes. Elles échouent à Saint-Louis du Maragnon (Maranhão) en 1615 devant une attaque portugaise, ou sur le fleuve Sinnamary, à l'ouest de Cayes, face à l'hostilité des Indiens. En revanche, en 1633, la factorerie sur la rive droite du Maroni et l'arrivée à Cayenne de 500 engagés et 150 volontaires ont plus d'avenir. Mais c'est dans les Caraïbes que les initiatives individuelles – soutenues par la recherche du profit que peuvent procurer la course contre les galions espagnols ou la culture du tabac, et avec le soutien au moins institutionnel de l'État – vont être à l'origine d'installations durables sur des territoires qui avaient servi de base de départ pour la conquête continentale espagnole et que les Européens du Nord vont progressivement s'approprier, délaissés en partie par leurs premiers colonisateurs, mais souvent défendus âprement là où ils sont encore assez nombreux par les populations indigènes comme les Caraïbes.

La colonisation spontanée de terres abandonnées par les Espagnols, par de petits nobles en rupture avec la société traditionnelle, disposant de l'appui institutionnel de l'État à travers des sociétés à charte, et de la force de la flibuste

- 10 Paul Butel, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, Paris, Aubier, 1982; Jacques de Cauna, *L'Eldorado des Aquitains, Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique*, Biarritz, Atlantica, 1998, p. 95 sq., p. 321-327; David P. Geggus, « The Major Port Towns of Saint-Domingue in the Later Eighteenth Century », dans Franklin W. Knight & Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and society in the Atlantic World (1650-1850)*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 87-116; Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers*, op. cit.; Philippe Hrodej, « L'amiral Du Casse : de la stratégie de force au protectorat des colonies espagnoles d'Amérique (1690-1715) », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, 1997, p. 29-51; id., « L'établissement laborieux du pouvoir royal à Saint-Domingue au temps des premiers gouverneurs », dans Gérard Le Bouëdec & François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e-xx^e siècles*, Rennes, PUR, 2000, p. 157-169; id., « Les premiers gouverneurs angevins de l'île de la Tortue et côte de Saint-Domingue », *Archives d'Anjou, Mélanges d'Histoire et d'archéologie angevines*, n° 9, 2005, p. 63-82; Anne Perrotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, Paris, Karthala, 2000; Pierre Pluchon, *Histoire des Antilles et de la Guyane*, Toulouse, Privat, 1982; François Regourd, « Hommes de pouvoir et d'influence dans une capitale coloniale : intendants, gouverneurs à Port-au-Prince dans la seconde moitié du xviii^e siècle », dans Josette Pontet (dir.), *Des hommes et des pouvoirs dans la ville (xv^e-xx^e siècles). France, Allemagne, Angleterre, Italie*, Bordeaux, Université Bordeaux-Montaigne, 1999, p. 181-214; Éric Roulet, *La Compagnie des îles d'Amérique et la colonisation des Petites Antilles sous les règnes de Louis XIII et Louis XIV d'après les actes de délibérations de la compagnie (1635-38). Les hommes de la compagnie : associés, commis et capitaines généraux*, habilitation à diriger des recherches sous la dir. de Bernard Grunberg, université de Reims-Champagne, 2013, et publiée aux PUR en 2017 sous le titre, *La Compagnie des îles de l'Amérique (1635-1651)*; Antoine de Roux, « La ville du Fort Royal de la Martinique : naissance et développement aux xvii^e et xviii^e siècles », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n° 4, 1988, p. 185-218; Georges Corvington, *Port-au-Prince au cours des ans*, Port-au-Prince, Imprimerie Henri Deschamps, 1970-1972, 2 tomes.

à défaut de pouvoir compter sur une Marine royale, se traduit par la présence de 7 000 habitants en 1642. En moins de vingt ans entre 1625 et 1642, les Français s'installent dans les Petites Antilles. C'est le temps des ports insulaires qui commence. Les corsaires Urbain de Roissey et Belain d'Esnambuc sont à l'origine, avec le soutien de l'État, des installations sur l'île de Saint-Christophe partagée avec les Anglais en 1626, et donc trop petite, ce qui explique l'installation de colons à la Barbade, Nevis, Antigua et Montserrat. En 1631, la Compagnie des îles d'Amérique, soutenue par Richelieu, va permettre à Liénard de l'Olive et Duplessis de jeter les bases de la colonie de la Guadeloupe, en 1635, tandis que Belain d'Esnambuc et Dyel Du Parquet font de même à la Martinique, la même année, et continuent leur action dans la décennie suivante à la Dominique, la Désirade, aux Saintes, Saint-Barthélemy, Sainte-Croix et Saint-Martin, Marie-Galante, la Grenade et Tobago. Les réactions espagnoles, la résistance des Caraïbes, les voyages meurtriers depuis la France – comme celui organisé par d'Esnambuc depuis Le Havre en 1627 et qui fit 350 morts sur 530 embarqués – ainsi que la famine faute d'approvisionnement marquèrent les deux décennies de ces implantations insulaires.

Dans la phase de fondation, où cohabitent la flibuste et la culture du tabac effectuée grâce au recrutement des engagés pour 36 mois, ce sont avant tout trois ports normands (Le Havre, Honfleur, base de ravitaillement pour Saint-Christophe et Dieppe, où se prépara la première expédition pour la Guadeloupe et la Martinique) qui dominent, même s'il ne faut pas occulter l'appoint des ports de Saint-Malo et Nantes à partir de 1638, et La Rochelle en 1651. À partir de 1670 c'est une double rupture qui s'amorce, d'une part le lent passage de la polyculture par engagement à la plantation esclavagiste, d'autre part la disparition des ports de Normands remplacés par les ports atlantiques, ce qui modifie aussi la composition géographique des arrivées de la minorité blanche.

L'exemple de Saint-Domingue permet de poser la question que formulait Frézier en 1721 : quelle est la nature juridique de cette colonie royale ? Il faut revenir sur la trajectoire de la partie occidentale de l'île depuis 1630. À l'origine, comme on l'a vu, des Français s'installent, se livrant aux activités de boucaniers, puis à la culture de pétun et à la flibuste. Entre 1664 et 1715, quatre gouverneurs successifs – Ogeron de La Bouëre (1664-1676), qui a investi ses propres deniers, Jacques Neveu de Pouancey (1676-1683), Tarin de Cussy (1683-1691), et enfin Du Casse –, qui ont en commun de bien connaître l'île, vont tenter d'en organiser l'administration et la défense, c'est dire de mettre en place le pouvoir royal. Ce pouvoir s'exprime d'abord à travers la ferme du tabac, la Compagnie des Indes ou le domaine d'Occident, qui rencontrent l'hostilité des colons dont les effectifs croissent et qui se rebellent, n'hésitant jamais à se tourner

vers les Hollandais notamment en période de guerre. Du Casse, en imposant un pouvoir militaire et en intégrant la flibuste, contribue à la stabilisation de l'île. La dynamique économique (avec le développement des indigoteries) favorise l'émergence d'une élite fortunée disposant de grandes exploitations travaillées par des esclaves et une fracture sociale parmi les colons. Elle entraîne l'accroissement des exportations de l'indigo puis du sucre. Ces grands planteurs vont s'approprier le conseil souverain créé en 1685 au point qu'il faut se demander s'il n'est pas plutôt un lieu de contre-pouvoir. Néanmoins, le traité de Ryswick de 1697 reconnaît la possession pleine et entière de cette partie occidentale de Saint-Domingue à la France. Pourtant en 1721, selon Frézier, le pouvoir royal est absent et il n'y a ni fortification ni troupes suffisantes, et encore moins de flotte royale. En fait, dit-il, la société refuse la loi de l'État national, n'acceptant que le pouvoir colonial, c'est-à-dire le sien, même s'il n'a aucune existence constitutionnelle. C'est un pouvoir potentiellement rebelle. Ce qui compte c'est le développement des échanges dans un cadre interlope en temps de paix comme en temps de guerre, comme ce fut le cas depuis les origines quand les premiers occupants organisaient eux-mêmes les relations entre les îles. Que les anglais viennent chasser et faire du bois et de l'eau sur le littoral, que les contrebandiers de la Jamaïque, de Curaçao ou de Nouvelle-Angleterre viennent échanger leurs denrées, tout cela fait partie du fonctionnement des communautés insulaires portuaires.

De l'usage de l'interlope à son intégration dans les ports-entrepôts aux Antilles

Si l'on prend en compte exclusivement le domaine colonial antillais, qui relève du secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies, on peut mesurer que la situation des ports varie au gré des réformes de l'exclusif. Tout concourt depuis le début à faire de l'interlope une donnée structurelle. Le commerce interlope, qui est une violation du principe de l'exclusif et du monopole, s'exerce de façon récurrente entre les multiples ports des possessions insulaires européennes dans les Caraïbes, et s'accroît en période de guerre avec des initiatives de grand interlope. Le petit interlope français à partir de la Martinique s'exerce vers Porto Rico, les côtes espagnoles de Saint-Domingue et les côtes orientales et méridionales de Cuba et prend de l'ampleur surtout après 1660, quand les colons français s'installent sur la côte ouest de Saint-Domingue. Les Malouins développent quant à eux dès les années 1680 avec les Antilles espagnoles des relations interlopes directes en gagnant les sites de Rio de la Haïcha, Tolou et Bastimentos. Mais le grand œuvre malouin est d'avoir réussi en doublant le cap Horn à détourner à son profit le commerce textile contre piastres, paralysé du fait de l'interruption des flottes espagnoles, en fréquentant directement les ports espagnols de Valdivia, Valparaíso, Cobija,

Callao, Pisco, Arica, Coquimbo, et en établissant une véritable base relais dans celui de Concepción¹¹.

La tradition interlope est toujours aussi présente dans les Antilles dans le commerce des îles avec la connivence des administrateurs eux-mêmes. Le commerce est donc plus ou moins clandestin, les subterfuges ne manquant pas, comme le prétexte d'avarie ou la francisation simulée. Surtout, le cabotage le long des côtes des îles est facilité par le profil du littoral permettant des mouillages dans de nombreuses anses et par la faible distance notamment entre la Guadeloupe et les îles de la Dominique anglaise et Saint-Eustache hollandaise. Les ports improvisés sont donc nombreux. Il paraît impossible de le réprimer efficacement et ce ne sont pas quelques croisières de frégates ou de corvettes qui peuvent avoir un effet à long terme, quand la complicité des habitants bénéficiaires est générale, car l'interlope leur est indispensable. Le discours récurrent des colons est que les îles Sous-le-Vent, négligées par le commerce national, doivent pouvoir compter sur le commerce étranger – et encore plus en période de guerre ou de catastrophes naturelles. L'histoire des ports des Antilles se lit alors dans les différentes étapes de la mise en place de l'exclusif mitigé et donc de l'intégration partielle des trafics interlopes dans les échanges autorisés dans les Caraïbes et avec les colonies anglaises d'Amérique du Nord. L'interdiction de navigation de navires étrangers à moins d'une lieue des côtes des colonies, qui fixait la limite de l'interlope en 1727, est abrogée en 1763, ce qui réduit toute possibilité de vraiment réprimer l'interlope dans les îles du Vent.

226

La création par les Anglais, les Hollandais et les Danois de ports-entrepôts dans leurs îles après la guerre de Sept Ans ainsi que les destructions occasionnées par l'ouragan à la Martinique en 1766 qui nécessitent des dérogations à l'exclusif pour les secours vont déterminer la France à créer ses propres ports-entrepôts ouverts aux navires étrangers pour certains trafics, au Carénage à Sainte-Lucie et au môle Saint-Nicolas à Saint-Domingue. En réalité le port-entrepôt de Sainte-Lucie est un échec, en partie parce que les ports des îles Sous-le-Vent sont largement ouverts au commerce étranger, mais aussi parce que le choix du Carénage était inadéquat au regard des conditions sanitaires. En outre, il ne bénéficia pas de l'intérêt des négociants qui restèrent dans les ports de la Martinique et de la Guadeloupe. L'exclusif est par contre appliqué dans l'île majeure de Saint-Domingue, donnant alors de la pertinence à l'existence du port-entrepôt du môle Saint-Nicolas, même si les étrangers le boudent. En 1784, cette politique des ports-entrepôts est stabilisée, mais avec un nombre plus important de ports ouverts aux échanges avec des nations étrangères. Chaque

11 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, p. 239-242, 495-623.

île des Petites Antilles en dispose : la Martinique (Saint-Pierre), la Guadeloupe (Pointe-à-Pitre), Tobago (Scarborough) ; celui du Carénage est maintenu à Sainte-Lucie, du fait du retard de développement de cette dernière, ce qui revient à entériner une large ouverture au commerce étranger dans les ports des îles Sous-le-Vent. À Saint-Domingue, trois sont établis dans les ports principaux de trois régions : Cap-Français (Nord), Port-au-Prince (Ouest) et Les Cayes – Saint-Louis (Sud), ce qui entraîne la suppression du statut d'entrepôt du môle Saint-Nicolas, car les étrangers le négligeaient au profit des grands ports.

« Personne n'ignore que dans les colonies il n'y a des villes que dans les lieux où l'on a pu établir des ports », écrivait la chambre du Cap en 1784. En effet dans une colonie de plantation dont la production est exportée, le port est essentiel, ce qui justifie qu'il cumule toutes les fonctions et que son statut évolue au gré de l'assouplissement des règles de l'exclusif, les tentatives pour créer des ports-entrepôts en dehors de ports principaux se heurtant au principe de réalité.

Nous avons dit que les Mascareignes relevaient d'une certaine façon du modèle antillais. Aussi, quand la troisième compagnie reçoit en 1785 le monopole du commerce de l'océan Indien au-delà de l'île de France, Port-Louis de l'île de France devient un port franc ouvert au commerce étranger.

Le port aux Antilles

C'est d'abord un havre d'accès qui devient un port réceptacle des passagers, engagés, captifs, soldats, planteurs, officiers et personnels d'administration et des expéditions métropolitaines de marchandises et de matériel. C'est ensuite un port d'exportation des denrées coloniales qui peut accéder au rang d'entrepôt colonial ouvert aux échanges à l'étranger. Mais le port devient bourg ou ville portuaire comme une quinzaine d'entre eux, car il cumule toutes les fonctions, marchande, artisanale, militaire, administrative et bénéficie d'embellissement par la réalisation de travaux de front de mer où les équipements portuaires eux-mêmes restent modestes. Cap-Français à Saint-Domingue est certes la plus grande ville-port des Antilles avec 15 000 habitants, mais ce qui frappe ceux qui y parviennent, c'est d'abord l'encombrement journalier de la rade par cent cinquante bateaux de toutes tailles, les forteresses de la passe d'entrée et le fourmillement et l'activité débordante des quais que l'on appelle « bord de mer », plus que leurs équipements. Ensuite, c'est la ville sans grand édifice mais avec de nombreuses maisons en pierres de taille couvertes de tuiles, d'ardoises ou d'essentes. 25 % de ces maisons sont à étages. En dehors de Port-au-Prince qui atteint 7 000 habitants en 1788, Fort-Dauphin, Port-de-Paix, Gonaïves, Saint-Marc, Léogane, Jérémie, Saint-Louis, Les Cayes et Jacmel ne sont à côté que de gros bourgs-ports (60 maisons à Léogane) mais tous dédiés aux activités commerciales.

La géographie des comptoirs se développe au xvii^e siècle, mais se trouve soumise au xviii^e siècle au monopole de la Compagnie des Indes et à la pression géopolitique des États africains.

Sur la côte des Esclaves, Ouidah, port franc, occupe une place centrale jusqu'en 1727. Il avait supplanté Jaquin et Offra dans le dernier quart du xvii^e siècle, mais malgré les insistances de d'Elbée, les Français, comme les autres Européens, devaient résider dans la capitale du royaume d'Allada, Savi. Si, en 1704, le fort Louis (100 m sur 80 m avec quatre bastions et six demi-lunes protégés par des fossés, disposant de trois niveaux) est construit à l'entrée de l'estuaire du Sénégal, à une lieue du débarcadère dont il est séparé par une lagune, le marché des esclaves se déroule à Savi, située à deux lieues du fort où les Français disposent, comme les autres nations européennes, d'une factorerie. Ce comptoir échoit en 1718 à la Compagnie des Indes.

228

La Compagnie des Indes disposait aussi sur le fleuve Sénégal, pendant les cinq mois de la période navigable, de deux escales : à Podor, où elle avait des commis pour assurer les échanges de produits européens contre la gomme, l'ivoire, le mil, les esclaves, et au fort Saint-Joseph – quelques cases entourées de palissades – situé à 250 lieues à la limite du trajet fluvial à proximité des mines d'or de Bambouc et du passage des caravanes d'esclaves et de gomme que des marchands soudanais mènent vers la Gambie. Sur le littoral, dépendant du fort Louis, la Compagnie dispose de deux escales pour la troque d'esclaves et de gomme à Portendik, qui n'est qu'un mouillage, et à l'île d'Arguin dont les Français rasèrent le fort construit par les Brandebourgeois. Mais c'est l'île

12 I. A. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours (1708-1818)*, Cambridge, CUP, 1967 ; Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, Cambridge, CUP, 1998 ; Jacques Chérel, « Esclavage, traite cachée et mémoire à Mayotte », *Cahiers des Anneaux de la mémoire*, n° 9, « De l'Afrique à l'Extrême-Orient », 2006, p. 293-313 ; Yann Deffontaine, *Guerre et société au royaume de Fetu (Efetu). Des débuts du commerce atlantique à la constitution de la Fédération Fanti, Ghana, Côte-de-l'Or (1471-1720)*, Ibadan, Institute of African Studies, University of Ibadan, 1993 ; Brigitte Kowalski, « Badagri, un comptoir de traite », *Cahier des Anneaux de la mémoire*, n° 11, « Les ports de traite négriers français », 2007, p. 235-247 ; A. W. Lawrence, *Trade Castles and Forts of West Africa*, Stanford, Stanford UP, 1964 ; Robin Law, *The Oyo Empire (c. 1600-c. 1936). A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Oxford, Clarendon, 1977 ; Robin Law, « A Lagoon Side Port on the Eighteenth-Century Slave Coast: the Early History of Badagri », *Canadian Journal of African Studies*, vol. 28, n° 1, 1994, p. 32-59 ; Robin Law, « Trade and Politics Behind the Slave Coast: The Lagoon traffic and the Rise of Lagos (1500-1800) », *Journal of African History*, vol. 24, n° 3, 1983, p. 321-348 ; Robin Law, *Ouidah: The Social History of a West African Slaving Port (1727-1892)*, Oxford, James Currey, 2004 ; Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey (1640-1960)*, Cambridge, CUP, 1983 ; Thomas Vernet, « Les réseaux de traite de l'Afrique orientale, côte Swahili, Comores et nord-ouest de Madagascar (vers 1500-1750) », *Cahiers des Anneaux de la mémoire*, n° 9 « De l'Afrique à l'extrême Orient », 2006, p. 67 sq.

de Gorée – bien protégée dans une rade accessible sans barre par la presqu'île du Cap-Vert, séparée du continent et du bourg indigène par un large fossé, défendue par deux forts – qui est l'un des comptoirs représentatifs de ce réseau de comptoirs. Il compte aussi quelques points d'appui, à la fois lieux d'observation et de chargement plus ou moins temporaires sur la côte de Rufisque et à Joal, sur la rive droite de l'estuaire de Gambie à Albréda et dans l'archipel des Bissagos.

Sur ce territoire des royaumes d'Allada et d'Abomey, le réseau de la Compagnie est sous la supervision d'un directeur général aux fonctions civiles et militaires assisté d'un conseil supérieur de dix membres, dont quatre résident à Saint-Louis, et dispose d'une marine locale de mer et fluviale. Mais dans un certain nombre de comptoirs comme à Badagri, la cohabitation est la règle et le comptoir est divisé en districts relevant de différentes nations en l'occurrence, anglaise, française, allemande et portugaise.

Cette présence dans les ports-forts du Sénégal et de Sénégal dépend cependant du bon vouloir des rois africains et il en est de même sur la côte des Esclaves et en Nouvelle-Guinée. Ces comptoirs n'abritent pas de colons mais des personnels techniques, administratifs, militaires et commerciaux et les forts ne sont pas de nature à résister plus de quelques jours à une attaque de troupes de rois africains. Ainsi donc toute modification géopolitique locale remet en cause cette présence, soulignant ainsi sa fragilité et sa précarité. L'invasion en 1724-1727 du royaume d'Allada, dont les Fons sont l'ethnie dominante, par les Dahoméens d'Abomey dirigés par le roi d'Agaja, se traduit par la destruction de la capitale Savi et la prise de contrôle totale du trafic d'Ouidah et de Jacquin. Porto-Novo, sur la lagune – qui était fournisseur de captifs aux comptoirs d'Ouidah, Jaquin, mais aussi Badagri et Lagos –, coupé de son marché, devint un comptoir majeur, dans les années 1750-1775, d'un royaume sous contrôle oyo qui avait par ailleurs un accès à la mer par les comptoirs d'Epe. Porto-Novo fut aussi victime de la progression dévastatrice du royaume d'Abomey en 1778, entraînant le déplacement de la traite vers les comptoirs de Badagri et de Lagos.

Le développement de la traite pour approvisionner le marché des Mascareignes¹³ en plein développement et la forte demande du marché antillais, surtout dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, amène les marchands à fréquenter les ports de la côte Swahili, comme Kilwa et Zanzibar tombés

13 Auguste Toussaint, *Histoire des îles Mascareignes*, Paris, Berger-Levrault, coll. « Mondes d'outre-mer », 1972. Même si c'est chronologiquement plus tardif, lire : Virginie Chaillou-Atrou, « Saint-Denis de la Réunion dans la seconde moitié du XIX^e siècle, un port de commerce et de transit des engagés africains », dans Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, op. cit., p. 107-129.

sous le contrôle omanais à partir de 1690. Les Européens ne sont ici que des clients de marchés d'esclaves des comptoirs omanais comme ils le sont aussi de Boeni à Madagascar, ou de Mohely, véritable plateforme de redistribution dans l'archipel des Comores.

L'archipel des comptoirs marchands de l'Inde

La géographie des comptoirs à firmans de l'océan Indien¹⁴

230

En Asie, sur les côtes de l'océan Indien, « les empires européens » ne sont que des réseaux de comptoirs et d'escales établis sur le littoral de l'océan Indien tolérés, après obtention de privilèges sous forme de firmans, en Inde par le Grand Moghol et ses grands féodaux, même s'ils autorisent les Européens à les fortifier, ou très encadrés en Chine. Dans tous les cas, l'obtention d'un privilège d'installation s'accompagne de lourdes taxes. L'extension du territoire de Pondichéry (1697, 1740, 1750) est négociée avec le nabab d'Arcatte contre paiement d'un droit annuel. À Chandernagor, l'installation est obtenue en 1673 auprès du nabab du Bengale, et à Mahé en 1721 auprès du souverain local, Bayanor. En effet, La présence des compagnies n'a pas du tout mis fin à l'organisation politique locale. L'Inde est sous la tutelle du Grand Moghol auquel elles versent un tribut, et elles doivent toutes composer avec les souverains locaux, sultans, nababs, rajahs. L'affaiblissement du pouvoir du Grand Moghol au XVIII^e siècle, libère les ambitions des souverains locaux comme les sultans de Mysore et voit s'élever la puissance maharatte. Cette instabilité politique présente à la fois un risque mais ouvre également de nouvelles perspectives.

14 David Annamoussy, *L'Intermède français en Inde. Secousses politiques et mutations juridiques*, Pondichéry/Paris, Institut français de Pondichéry/L'Harmattan, 2005 ; Sudipta Das, *Myths and Realities of French Imperialism in India, 1763-1783*, New York, Peter Lang Publishing, 1992 ; Philippe Haudrière, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle, 1719-1795*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989 ; *id.*, *L'Empire des rois (1500-1789)*, Paris, Denoël, 1997 ; *id.*, *Naissance d'un protectorat français et anglais dans l'Inde du Sud au milieu du XVIII^e siècle*, Bruxelles, Académie royale des sciences d'outre-mer, 1996 ; Evelyne Hiet-Guihur, *Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des missions étrangères (1660-1791)*, thèse sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2011 ; Gérard Le Bouëdec, « Les Compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège », Colloque de Francfort, « L'économie du Privilège », Frankfurt, université de Francfort/Institut français en Allemagne, 2011, Klosterman, 2015, p. 465-494 ; Kevin Le Doudic, *L'Inde vécue. De l'objet à la société. Les Français à Pondichéry à travers les archives des notaires (1700-1780)*, thèse sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2016 ; Alfred Martineau, *Mémoires de François Martin, fondateur de Pondichéry (1665-1696)*, Paris, Société de l'histoire des colonies, 1932, 3 tomes ; *id.*, *La Vie de François Martin*, Paris, Alfred Martineau (éd.), 1932 ; Marie Ménard-Jacob, *Les Jours et les hommes de la première compagnie royale des Indes (1664-1704)*, thèse sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2012, publiée sous le titre, *La Première Compagnie des Indes, apprentissages, échecs et héritages (1664-1704)*, Rennes, PUR, 2015, p. 93-128 ; Siba Pada Sen, *The French in India. First Establishment and Struggle*, Calcutta, University of Calcutta, 1947 ; Lotika Varadarajan, *India in the 17th Century, Memoirs of François Martin*, New Delhi, Manohar Publications, 1984, t. II, part. 1.

Après les premières tentatives de Madagascar, Ceylan et San Thomé qui se soldent par un échec, Surate va s'imposer, malgré ses handicaps, comme loge puis comptoir général, à l'instar des autres compagnies. Mais c'est un choix par défaut. Surate disparaît lorsque naît la seconde compagnie laissant à Pondichéry la tête du réseau. Par la suite on observe des hésitations sur la côte de Malabar, avec des implantations précoces à Tilcery (1672) et Rajapour (1669), mais très éphémères notamment pour Tilcery. Dès les années 1680, Rajapour est en déclin puis supprimé en 1688. C'est tardivement que Calicut prend le relais jusqu'à son remplacement par Mahé. Progressivement, la côte de Coromandel s'est affirmée au détriment de l'espace de la façade ouest autour de Surate et Moka. L'implantation est précoce sur Coromandel, qui est une côte instable, soumise aux catastrophes naturelles (séismes, cyclones). Mazulipatam est le comptoir historique de l'implantation française en 1669. Pondichéry émerge en 1674 après Mazulipatam, mais ne s'affirme qu'en 1686, avec une rupture en 1693-1699, puis en 1701. Il faut y associer Cavéripatam au sud à deux semaines de navigation de Pondichéry, à proximité de Tranquebar, le comptoir danois, et de Negapatam, le hollandais. Au Bengale, un terrain est acquis dès 1674 sur la rive de l'Ougly, au lieu dit Chandernagor, principal bras du Gange à 130 km de l'embouchure, ce qui explique la présence dès 1688 du relais maritime de Balassor. Il faut le volontarisme de Cébéret et l'envoi de Deslandes au Bengale en 1686-1689 pour que le comptoir sorte de terre en 1690. La mise au point des comptoirs-escales des Mascareignes est assez lente. Au départ rien n'est en place pour les escales. D'ailleurs, la chambre recommande le plus possible la droiture à l'aller après une escale au Cap-Vert, et au retour au Brésil. De plus il ne faut pas oublier que le comptoir principal dans les trente premières années est Surate au nord de la côte de Malabar. Le développement de la côte de Coromandel et du Bengale, et donc la nécessité d'une navigation indienne, va complexifier l'organisation de la navigation soulignant encore davantage le déficit de l'organisation navale. La nécessité de disposer d'escales de ravitaillement en vivres et en eau constitue la seconde contrainte. Ces escales sont essentielles pour la santé des équipages. Les Mascareignes – îles de France et de Bourbon – ne s'affirment que progressivement. D'abord l'île de Bourbon, qui ne s'impose définitivement qu'en 1702, quand s'affirme le développement de Pondichéry, mais surtout l'île de France, ex-île Maurice [de Nassau], récupérée au détriment des Hollandais en 1720, avec Port-Louis comme port d'escale par excellence sur la route des Indes des flottes françaises.

Le déficit d'infrastructure maritime est criant. Le terme de port doit se comprendre avant tout comme un site de mouillage. Surate était éloigné de quelques lieues du port Sualy, ce qui était un handicap de plus. Chandernagor,

dans le delta du Gange, est à 35 lieues de l'embouchure sur l'Ougly, un de ses bras. Il ne peut accueillir les gros vaisseaux, et il faut compter avec les caprices du fleuve, la violence du courant et le déplacement des bancs de sable. Il était préférable d'y naviguer entre le 15 mai et le 15 juillet ou entre novembre et février. Longtemps Chandernagor fut considéré comme un mouiroir à bateaux. Balassor joue le rôle d'avant-port où l'on transfère les marchandises sur des bateaux de 20 à 100 tonneaux pour accomplir la dernière partie de la navigation vers Chandernagor. Ce n'est aussi qu'à la fin du xvii^e siècle, que fut prise l'habitude d'attendre les navires sur un bot avec des pilotes, deux puis quatre, pour remonter le fleuve, car à partir de 1728 la Compagnie décide de faire remonter les navires jusqu'à Chandernagor où sont entreposées les marchandises.

232

Pondichéry est située sur une côte basse sableuse, encombrée de lagunes à l'embouchure d'une rivière, l'Arancoupom. Il n'y a pas de port et les navires doivent se contenter d'une rade foraine considérée tantôt comme médiocre, tantôt commela meilleure d'Inde, et qui ne constitue pas un abri sûr. Mais comme le note Challe, « la mer est couverte de nègres qui pêchent sur des radeaux et qui sont habiles dans les opérations de chargement et de déchargement¹⁵ », ce qui définit le système de navettes mis en place pour assurer les opérations entre l'entrepôt à terre et les navires.

Canton est un site de fond d'estuaire de la rivière des Perles, à une centaine kilomètres de la mer. Les navires mouillent en rade à une quinzaine de kilomètres en aval du port au voisinage des petites îles de Whampou, chaque nation disposant d'une île, les liaisons avec Canton étant assurées par des chaloupes. Aux Mascareignes, les rades de Saint-Denis et Saint-Paul de l'île Bourbon sont médiocres, en revanche la rade de Port-Louis à l'île de France est un bon abri que Mahé de La Bourdonnais fait aménager avec un arsenal et un chantier de construction et de radoub.

Le port-comptoir : du port-factorerie-fort à la grande ville portuaire¹⁶

L'empreinte des équipements portuaires à la mer est faible sur le littoral. La dimension fortifiée ne s'affirme réellement qu'au xviii^e siècle. C'est donc la

15 Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales (1690-1691)* [1721], éd. Frédéric Deloffre et Melahat Menemencioglu, Paris, Mercure de France, 1979.

16 Jean Deloche, *Le Vieux Pondichéry (1673-1824). Revisité d'après les plans anciens*, Pondichéry/Paris, Institut français de Pondichéry/École française d'Extrême-Orient, 2005 ; Jean Deloche, *Old Mahe (1721-1817) According to Eighteenth-Century French Plans*, Pondichéry/Paris, Institut français de Pondichéry/École française d'Extrême-Orient, 2013 ; Kali Chroné Kormocar, *Chandernagor et Dupleix*, Calcutta, Science News, 1963 ; Marguerite Labernardie, *Le Vieux Pondichéry (1674-1815). Histoire d'une ville coloniale*, Pondichéry/Paris, Société de l'Inde française/Imprimerie moderne Pondichéry/Ernest Leroux, 1936 ; Gérard Le Bouëdec *et al.*, « Les ports coloniaux des compagnies des Indes », dans Jean François Klein & Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*,

loge-comptoir, lieu de vie de la communauté des employés et zone de stockage des marchandises, qui est essentielle et reste le cœur du port-comptoir, même si à Pondichéry le fort Louis, la Porte Royale, et l'Hôtel de la Compagnie face à la mer en imposent à ceux qui viennent mouiller dans la rade. Ce n'était pas du tout le cas à Surate, où l'installation, pour faire comme les autres nations, se fait dans une loge achetée ou louée dans la ville, abandonnée en 1720 et tellement loin de la mer. En revanche, aussi paradoxal que cela puisse paraître, les loges de Rajapour et de Tilcery, pourtant éphémères, vont être construites sur le modèle qui va ensuite s'imposer : magasin-galerie-maison, le tout protégé par un enclos, un fossé, voire des petites murailles. Mahé, qui prend plus tard la suite des comptoirs éphémères de Malabar, n'est pas fortifié.

Les deux comptoirs majeurs de Pondichéry et Chandernagor ont une autre trajectoire. À Chandernagor, l'investissement, en 1691, est de 30 000 livres pour un grand magasin de 114 pieds de long sur 22 qui communique par une grande galerie sur quatorze chambres, deux grandes salles avec étage, le tout entouré d'une muraille en terre destinée plutôt à écarter les pillards. Il est consolidé en 1697 par un bastion du côté terre avec un fossé et une élévation de terre entre le fossé et la muraille. Le fort d'Orléans, de 400 toises de côté, va bientôt abriter l'ensemble du comptoir. Dans la périphérie, la loge de Balassor ne bénéficie pas d'autant de soin. En 1688, c'est une simple muraille de terre couverte de paille avec une chambre et un cabinet de brique. À Cassimbassar, c'est un corps de logis à double étage avec une grande galerie au devant qui sert pour emballer et visiter les marchandises derrière une enceinte. La loge dispose de cinq chambres pour les personnels locaux à son service. À Pondichéry, l'établissement de la loge par François Martin en 1673 va de pair avec le souci de sa défense puisque, dès 1675, quelques murailles dessinent un enclos. Surtout, l'établissement français se trouve à l'intérieur d'un fort barlong constitué de trois mauvaises tours. Après l'intermède hollandais de 1693-1699 qui se traduit par la création d'une ville selon un plan à damier et la construction d'une enceinte avec six redoutes autour de la ville indienne, Martin fait édifier de 1702 à 1706, à la place de l'ancien fort, le fort Louis, sur le modèle de celui de Courtrai aménagé par Vauban. Entre 1724 et 1747, une nouvelle enceinte, entreprise par le gouverneur Dumas, est construite en une décennie et abrite toutes les installations et magasins de la Compagnie et le palais du gouverneur bâti entre

op. cit., p. 17-41; Alfred Martineau, « Recherche sur l'origine de Chandernagor », dans *Revue d'histoire des colonies françaises*, vol. 26, numéro inconnu, 4^e trimestre, 1938, p. 51-56; Lisa Hellman, « Les relations sociales des employés de la Compagnie suédoise des Indes orientales à Canton au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Asie, la mer, le monde au temps des compagnies des Indes*, Rennes, PUR, 2014, p. 117-134; Rose Vincent (dir.), *Pondichéry (1674-1761). L'échec d'un rêve d'empire*, Éditions Autrement, 1993; *id.*, *The French in India*, Bombay, Popular Prakashan, 1990.

1738 et 1752. À proximité, l'établissement de Karikal dispose également de redoutes et d'un fort. Ces ports-comptoirs de Chandernagor et Pondichéry deviennent des villes. À Chandernagor, en 1740, sur les 940 hectares du firman, le village est devenu, sous la protection du fort d'Orléans, une ville de 25 000 à 40 000 habitants avec selon les sources de 120 à 170, voire 500, Européens. Canton est un cas particulier. L'espace cantonnais est divisé en quatre sous-espaces : la ville elle-même, intra-muros et interdite aux étrangers ; la factorerie ; l'espace nautique et portuaire ; les îles de l'estuaire à Whampou. À l'extérieur des murs de la ville de Canton interdite aux étrangers, la vie et le travail des Européens, notamment les subrécargues, sont restreints à la zone des factoreries, ou *Hong*, situées en bordure de 400 mètres de quais où viennent s'amarrer les sampans. Dans chaque factorerie, la salle à manger constitue la pièce essentielle où se rencontrent marchands chinois et étrangers. Ces derniers peuvent être invités chez les Chinois mais uniquement dans les maisons qu'ils possèdent dans le quartier commerçant qui s'étend entre les factoreries et le mur de la ville. Les Européens ne peuvent pas résider à l'année dans ces factoreries. Une fois les navires partis, ils peuvent se replier sur Macao, comptoir portugais, à l'embouchure du fleuve. Les capitaines et les marins ne peuvent guère quitter leurs navires mouillés à proximité de l'île de la nation française à Whampou.

L'avenir du réseau des comptoirs dans l'océan Indien. Le refus du pouvoir royal de la colonisation

Comment conjuguer l'ambition commerciale des compagnies chargées du commerce asiatique et la politique territoriale et militaire censée la soutenir¹⁷ ? Contrairement aux affirmations royales, la protection des flottes et des comptoirs n'a jamais été une priorité de la marine. Aussi la sécurité relative des flottes et des comptoirs se traduit-elle par leur militarisation à la charge de la Compagnie. Cette Compagnie, avant tout commerçante du fait des choix de l'État, va devoir aussi assurer la défense de ses propres comptoirs. L'instabilité politique dans les territoires où elle est implantée impose qu'elle investisse dans la défense de leur dispositif et qu'elle possède des troupes coûteuses. Elle détient en effet une délégation de la puissance publique et des troupes sur des

17 Gabriel Jouveau-Dubreuil, *Dupleix ou l'Inde française conquise*, Marseille, Impr. marseillaise, 1942 ; Philippe Haudrère, *La Bourdonnais. Marin et aventurier*, Paris, Desjonquères, 1991 ; Alfred Martineau, *Bussy et l'Inde française*, Paris, Société de l'histoire des colonies françaises/Ernest Leroux, 1935 ; *id.*, *Dupleix et l'Inde française (1722-1741)*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1920-1928 ; Animesh Rai, *The Legacy of French Rule in India (1674-1954): An Investigation of Process of Creolization*, Pondichéry/New York Institut de Pondichéry/Henri Peyre French Institute, The Graduate Center of the City of New York, 2008 ; Siba Pada Sen, *The French in India, op. cit.* ; Marc Vigié, *Dupleix*, Paris, Fayard, 1993 ; Jacques Weber, *Pondichéry et les comptoirs de l'Inde après Dupleix*, Paris, Denoël, 1996.

territoires pour lesquels elle paie ou non des tributs recognitifs d'une tutelle plus virtuelle que réelle, mais qui l'oblige à entretenir des relations complexes avec des souverains souvent prêts à se révolter ou à s'émanciper. La Compagnie doit également construire des fortifications dans ses principaux comptoirs. Cette dimension militaire se lit ainsi dans l'aspect physique du comptoir comme dans sa composition socioprofessionnelle.

En fait, un empire de comptoirs n'est pas durable. Dupleix a compris que le succès de la Compagnie passe par une maîtrise du territoire, seule susceptible de fournir les ressources nécessaires pour financer un commerce asiatique à la balance si déséquilibrée qu'il nécessite une sortie massive de piastres. Or, les directeurs de la Compagnie, qui tiennent toujours en suspicion leurs agents qui prennent des initiatives avec la marge de manœuvre que confère l'éloignement, ne le suivent pas. Dès 1740, ils désapprouvent les premières mesures de Mahé de La Bourdonnais pour mettre l'île de France en état de jouer son rôle de base arrière, préférant envisager une négociation pour obtenir des Anglais une neutralisation de l'océan Indien. En 1754, notamment, devant les risques que comporte la politique belliciste de Dupleix, en difficulté dans le Carnatic, et même si Bussy fait des prodiges dans le Deccan, la Compagnie envoie l'un des siens, Godeheu, pour y mettre un terme. Il arrive avec cette mission que le contrôleur général Silhouette avait su exprimer dans une formule sans ambiguïté : « Point de victoire, point de conquête, beaucoup de marchandises et quelque augmentation de dividende. » Arrivé à Pondichéry le 1^{er} août 1754 et reparti le 16 février 1755, il a le temps de mettre fin aux fonctions de Dupleix et de liquider le contentieux avec les Anglais. Ce traité n'est qu'un marché de dupes qui laisse la voie libre à la politique d'expansion anglaise.

Depuis la fin de la guerre de Sept Ans, la puissance britannique est donc en position de force pour s'engager dans la voie de la colonisation de l'Inde. Le gouverneur Clive obtient du Grand Moghol que le *diwani* des revenus de la province du Bengale soit versé à l'East India Company. Celle-ci faisait financer par les populations locales ses achats lui permettant de réduire ses importations de métaux précieux. Mais elle reste dépendante des collecteurs d'impôts (les zamindars) et continue de verser le tribut de soumission au Grand Moghol. Surtout, elle devient un État dans l'État, alors que la souveraineté sur un territoire ne peut relever que de la monarchie anglaise. Par le *Regulating Act* de 1773 et l'*India Act* de 1784, l'emprise du gouvernement et du Parlement anglais se resserre sur la Compagnie. La perception du *diwani* se fait sous contrôle direct des Anglais, tandis que sous prétexte de collusion entre le Grand Moghol et les Mahrattes en guerre contre la puissance britannique, la Compagnie cesse de payer le tribut à l'empire, signe de son émancipation et de sa prétention à la domination sur le Bengale. Après l'échec de la guerre d'Indépendance

américaine, les Britanniques se rallient à la conquête. Mais alors que la France a renoncé à toute politique de conquête, la monarchie semble avoir quelques velléités du moins dans le discours, à l'aube de la guerre d'Indépendance américaine. C'est ce que le comte de Broglie souligne en 1777. Mais faute d'avoir établi « un grand établissement militaire [...] il faut donc abandonner [les] colonies asiatiques à leur destinée », ce qui n'empêcha pas – soit sous le régime du commerce libre de 1770 à 1785, soit sous celui du monopole d'au-delà de l'île de France et de ses violations après 1785 – le commerce de l'océan Indien de demeurer très actif et attractif.

LE PORT COLONIAL : PROFIL ET TYPOLOGIE

236

Alors quel est le profil d'un port colonial ? Toute prise de contact avec des territoires ultra-marins, et *a fortiori* toute implantation, commence par un havre d'échouage. Le port, dans sa plus simple acception, est partout, car mettre le pied sur un territoire ultra-marin, c'est amorcer un processus portuaire. Mais le port est un site, rarement des aménagements maritimes, plus souvent des équipements à terre. « Personne n'ignore que dans les colonies il n'y a des villes que dans les lieux où l'on a pu établir des ports », écrivait la chambre d'agriculture du Cap en 1784. L'embryon portuaire peut s'insérer ou non dans une trajectoire dynamique qui en fait le moteur d'un bourg ou d'une ville portuaire. En fait tout dépend du statut du territoire d'implantation, ensuite du cadre politique et de la chronologie. C'est par là ou les fonctions que va se déterminer le profil du port qui va du premier point d'appui sur le littoral éphémère, *ex nihilo* ou dans un espace plus ou moins aménagé antérieurement, au port colonial commercial et militaire plus ou moins équipé qui devient une ville commerciale et administrative souvent fortifiée ou au moins défendue.

On peut distinguer trois grandes catégories de ports en fonction du statut du territoire d'implantation :

- Dans un empire colonial de la fourrure ou des pêches, sous administration royale, ce sont des ports-forts-entrepôts, des ports-chauffaults-baraques ou des ports-fours à graisse de baleine-baraques souvent saisonniers, toujours précaires quand l'hivernage peut exister, à la merci des attaques moins des Amérindiens que des Anglais car le rapport de forces d'une présence en myriades de points n'a guère de chance de résister à une pression d'une occupation dense. Ils deviennent parfois des ports clandestins quand les communautés résistent au départ obligatoire.
- La formule de ports-comptoirs marchands, dans une optique mercantiliste, convient quand il s'agit de s'installer non pour produire mais échanger dans des territoires étrangers en obtenant des tutelles politiques locales des

privilèges d'installations. Réduits à un noyau de personnels techniques et militaires quand le privilège s'étend au droit à la défense, ils sont tributaires à la fois de la géopolitique locale mais aussi internationale comme c'est le cas sur les côtes d'Afrique et en Inde.

- Le port connaît un plein épanouissement comme ville-port-entrepôt colonial quand il est l'expression de la dynamique d'une colonie de peuplement portée par une économie de production et plantation toute tournée vers l'exportation à destination de la métropole sur un territoire véritablement sous contrôle de la monarchie qui l'administre et le protège théoriquement comme aux Antilles et aux Mascareignes.

FRÉGATES ET CHALoupES AUX ANTILLES, LA MARINE
ROYALE À L'ÉPREUVE DE LA CONTREBANDE MARITIME
(XVIII^e SIÈCLE)

Edern Olivier-Jégat
Doctorant, université Bretagne-Sud

Les historiens ont été ces vingt dernières années particulièrement sensibles à la problématique de la contrebande dans l'espace caribéen en renouvelant l'approche historiographique. L'émergence de nouvelles approches méthodiques induites par l'*atlantic history* favorisant l'analyse transnationale a permis le renouvellement des problématiques sur la contrebande¹. Les travaux récents ont ainsi permis de mieux comprendre la complexité et la diversité des pratiques de contrebande de même que les réseaux dans lesquels elles s'inscrivent, retraçant alors les contours du commerce atlantique et caribéen². Au-delà d'une pratique commerciale, questionner la fraude c'est observer un monde et ses pratiques, c'est se renseigner « autant sur la fabrication des lois que sur les groupes humains qui vivent de leurs transgressions³ ». C'est aussi comprendre à partir de la

- 1 La liste n'est pas exhaustive : Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue », *Revue du Philanthrope*, n° 4, « Histoire et mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie », 2013, p. 43-61 ; Wim Klooster, *Illicit Riches: Dutch Trade and The Caribbean*, Leiden, KITLV Press, 1998, p. 303 ; Christian Koot, *Empire at the Periphery British Colonists. Anglo-Dutch Trade and the Development of British Atlantic, 1621-1713*, New York, New York UP, 2011, p. 293 ; Alan L. Karras, *Smuggling, Contraband and Corruption in World History*, Lanham, Rowan & Littlefield Publishers Inc., 2010, p. 199 ; Anne Pérotin-Dumont, « Cabotage, Contraband, and Corsairs: The Port Cities of Guadeloupe and their Inhabitants (1650-1800) », dans Franklin W. Knight & Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World (1650-1850)*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 58-86 ; Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle, courants d'échange dans le monde caraïbe », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 62, n° 3, septembre-octobre 2007, p. 663-686 ; Hector R. F. Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*, Séville, Diputación provincial da Sevilla, 1990, p. 414.
- 2 Comme le rappelle Manuel Covo « aux schémas bien établis du commerce triangulaire ou du commerce en droiture, il s'agit de substituer une circulation complexe d'hommes et de biens, une « toile aux mailles enchevêtrées », reprenant pour cette dernière expression l'analyse de Shannon Lee Dawdy. Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue », art. cit., p. 45 ; Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle, courants d'échange dans le monde caraïbe », art. cit., p. 665.
- 3 Laurence Fontaine, « Le rôle de la fraude dans l'enrichissement des réseaux de migrants montagnards à l'époque moderne », dans Gérard Beaur, Hubert Bonin & Claire

fabrication des lois, en l'occurrence l'exclusif colonial, de quelle manière la monarchie française applique sa politique, bien consciente que nulle politique définissant le légal de l'illégal ne peut être mise en œuvre sans une application stricte de la loi. Émergent dès lors des interrogations sur le visage que revêt cette application, avant tout répressive. Notre regard se porte naturellement sur les bâtiments du Domaine puis se détache vers ceux de la marine de guerre qui connaît un renouveau au lendemain de la guerre de Sept Ans. À ces marins, qui n'ont pas de pouvoir direct sur la fabrication des lois, les instructions rappellent avec constance une application à la lettre des clauses de l'exclusif. Comprendre comment, entre des pratiques de fraude en perpétuelle évolution, une société coloniale en opposition, des lobbies coloniaux et métropolitains divergents, les officiers de marine pratiquent leur métier est donc fondamental. C'est le mécanisme français de répression qu'il faut interroger car il manque à la toile de la contrebande réunissant administrateurs, contrebandiers, forbans, négociants, marchands et habitants une figure clé, le douanier au sens large. Qu'il s'agisse de l'officier de marine ou de port, du patron de canot ou du visiteur du Domaine, tous en tant qu'acteurs de régulation ou de répression s'inscrivent pleinement dans l'analyse de la contrebande. C'est donc un point de vue au ras de l'eau, celui de ceux qui croisent et visitent, qu'il convient de présenter.

LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA SURVEILLANCE MARITIME :

1767 ET 1783, PRISE DE CONSCIENCE ET CHANGEMENT D'ÉCHELLE

Depuis que je suis dans la colonie, ces bateaux [du Domaine] n'ont fait exactement aucune prise, et par le temps qu'ils passent dans les ports, je crois qu'ils ne font pas aux interlopes plus de peur que de mal⁴.

Par les lettres patentes d'avril 1717 et d'octobre 1727, la monarchie instaure le système de l'exclusif, règlementant ainsi le commerce des colonies françaises qui devient un privilège à l'ensemble des négociants des grands ports⁵. Comme toute mesure contraignante, un cadre juridique n'est rien sans une application stricte de la loi. Pour cela, la monarchie peut compter sur le personnel de la Ferme pour contrôler et empêcher la fraude entreprise par les négociants

Lemerrier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande, de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Droz, 2009, p. 125-143.

4 ANOM, C9A 133, 15 février 1768, lettre de M. Bongars, gouverneur de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

5 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de « l'exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972, p. 88.

français et le commerce étranger. Lorsque le besoin se fait sentir, la Ferme peut également compter sur le soutien des bâtiments du roi soit lorsque le nombre et la puissance des contrebandiers dépassent ceux des pataches des Fermes, soit lorsque les bâtiments de guerre sont de passage aux îles. Il n'est donc pas rare de voir l'association des pataches et des corvettes ou frégates dans la lutte contre l'interlope. Des unités militaires servent toutefois de forces d'appoint aux pataches et, dans l'esprit des administrateurs, ce sont bien les forces maritimes du Domaine qui font la permanence à la mer et non les bâtiments du roi. La situation reste toutefois précaire au lendemain de la guerre de la Succession d'Espagne en raison de la faiblesse des moyens logistiques dont le Domaine dispose dans la lutte maritime. Pour l'île de la Martinique, la régie du Domaine dispose, les bonnes années, de deux pataches pour la surveillance des dizaines de kilomètres de traits de côte. Au-delà des ports principaux de la Martinique, les agents du Domaine se retrouvent donc hors d'état d'assurer la lutte contre la contrebande, ce qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler la situation métropolitaine⁶. En dehors des grands ports de commerce, les moyens dont disposent les agents du Domaine restent limités pour armer des navires et les faire croiser en permanence le long des milliers de kilomètres de côtes françaises. À cette difficulté de lutter efficacement contre l'interlope s'ajoute le coût de fonctionnement et d'entretien élevé. La dépense annuelle d'armement – hors vivres – s'élève en 1764 à plus de 95 000 lt⁷ pour la Martinique. Pour Saint-Domingue, le coût se chiffre à plus de 445 000 lt⁸. Au lendemain de la guerre de Sept Ans, les finances royales sont exsangues. On demande aux administrateurs une diminution générale des dépenses aux colonies. Naturellement, le Domaine, régulièrement pointé du doigt, est dans le viseur des autorités. À Saint-Domingue, l'intendant Magon estimant qu'en raison de l'établissement d'entrepôts et de la diminution du commerce interlope, le nombre d'embarcations ne se justifie plus. Il propose au ministre de diviser par trois les frais liés aux armements du Domaine en rabotant à 100 000 lt les dépenses de fonctionnement⁹ et fait passer de quatorze à trois le nombre de bateaux en armement. Toutefois, ces différentes mesures restent vaines et ne permettent pas de rendre efficiente une institution décriée, voire détestée¹⁰, qui par le peu de moyens à sa disposition et son manque de probité

6 Jean Clinquart, *La Douane et les douaniers. De l'Ancien Régime au marché commun*, Paris, Tallandier, 1990, p. 151.

7 ANOM, C8A 66 f° 116, 8 juin 1764, lettre de Groignard, intendant de la Martinique au secrétaire d'État de la Marine.

8 ANOM, C9A 126, 7 août 1765, lettre de Magon, intendant à Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

9 *Ibid.*

10 Jean Clinquart, *L'Administration des douanes en France sous la Révolution*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1989, p. 350.

n'a jamais été pleinement en mesure de jouer son rôle de garant de l'exclusif. La suppression de la compétence maritime à la régie du Domaine qui intervient en octobre 1783 s'inscrit dans une suite logique. Malgré la tentative de réduction de son coût de fonctionnement entreprise à partir de 1763, le rapport dépense/bénéfice reste désavantageux. En plaçant la lutte maritime au sein d'une seule et même institution, la Marine, le roi entend répondre favorablement à plusieurs objectifs : lutter efficacement contre la contrebande, accompagner l'ouverture de l'exclusif, faire des économies en vendant les pataches du Domaine, former, amariner et améliorer les connaissances des côtes antillaises des équipages.

242

Au lendemain de la guerre de Sept Ans, l'exclusif se fissure doublement. En 1767, par l'initiative de Jean Dubuc, alors premier commis de la Marine, colon de la Martinique et favorable à l'introduction de produits jugés non stratégiques, à savoir les bois, les bêtes vivantes, le riz, le maïs, les légumes et les poissons salés. La sortie de sirops, tafias et marchandises de France devient quant à elle légale. La mise en place de « l'exclusif mitigé » se traduit ainsi par l'ouverture aux étrangers de deux ports d'entrepôts ; l'un à Sainte-Lucie et l'autre à Saint-Domingue au môle Saint-Nicolas sur la côte nord-ouest de l'île¹¹. Au lendemain de la guerre d'Amérique, par l'arrêt du roi du 30 août 1784, de nouveaux ports d'entrepôts sont créés. À celui de Sainte-Lucie, on ajoute trois nouveaux ports d'entrepôts dans les îles du Vent, un à Saint-Pierre pour la Martinique, un à la Pointe-à-Pitre pour la Guadeloupe et un dernier à Scarborough, île de Tobago. Pour les îles du Vent, trois ports d'entrepôts sont créés, à Cap-Français, à Port-au-Prince et aux Cayes - Saint-Louis. Celui du môle Saint-Nicolas demeure supprimé.

De la création de port d'entrepôt dans un premier temps puis de l'ajout de ports d'entrepôts supplémentaires naît un besoin naval accru afin de contrôler l'application des lois prohibitives. C'est dans ce schéma que la présence navale française connaît une inflation significative. Précédant de quelques mois l'arrêt du 30 août 1784, le 26 octobre 1783¹², le roi acte la suppression du service des pataches du roi et les remplace aussitôt par les bâtiments de la Marine royale. Cette suppression aurait pu se traduire par le remplacement des forces du Domaine par une force équivalente. Il n'en est rien. Au lieu de trois pataches à la Martinique, la nouvelle station est dotée dorénavant d'un vaisseau, de deux frégates et de trois corvettes, refondant du même coup le système de répression adopté jusqu'à ce jour. Ce sont ainsi sept navires que l'on destine aux îles du Vent. Le gouverneur a la charge de cette station avec comme premier subalterne, en plus de l'intendant, le commandant de la station, à savoir un officier de la

11 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, op.cit., p. 317.

12 ANOM, B180 f° 282, 26 octobre 1783, circulaire du maréchal de Castries aux gouverneurs de Saint-Domingue, de la Martinique et de la Guadeloupe.

marine du roi. Dès le courant de l'année 1784, on projette d'envoyer trois corvettes supplémentaires à la demande des administrateurs et commandants de station qui déplorent le manque de moyens lors de l'hivernage de la station¹³. L'accroissement des effectifs navals s'accompagne d'une réflexion plus vaste portant sur l'aménagement portuaire des colonies. À Paris, on sollicite les administrateurs dans l'élaboration de plans et d'études pour la création d'un arsenal à Fort-Royal. Toutefois, ces premières réflexions et travaux restent en partie lettre morte et ne seront pas de nouveau étudiés avant 1789¹⁴.

Créer des stations navales dans les Antilles est un acte fort, demandé depuis des décennies par les administrateurs des colonies et elles ne se concrétisent qu'un siècle après les premières demandes. À la différence du système britannique où les bâtiments stationnaires, grâce aux infrastructures portuaires coloniales, restent plusieurs années dans les colonies¹⁵, les stations françaises ont une durée officielle de douze mois¹⁶, renouvelables ou prolongeables suivant les besoins et sur décision du ministre seul. Dans les bureaux des colonies, on presse les administrateurs et les marins de ne pas dépasser la durée de station pour éviter à tout prix les réparations navales qui dans les colonies restent « choses toujours fort onéreuses aux intérêts du roi¹⁷ ». L'armement des divisions pour les îles du Vent s'inscrit dans une logique de saisonnalité. Le calendrier des armements calque le calendrier climatique de sorte que « les départs d'Europe et des colonies seront combinés de manière que la station ne reste vacante que le temps de l'hivernage ou de la mauvaise saison¹⁸ ». L'hivernage, de juin à octobre, constitue une période creuse pour les effectifs navals martiniquais et guadeloupéens. Le commerce maritime étant ralenti par les risques d'ouragan, la majeure partie des forces navales prend la mer, quitte la zone de risques et forme une escadre pour effectuer des exercices de tir et de manœuvre le long des côtes américaines avant de rentrer en France. Une à deux frégates sont alors détachées pour rejoindre la station de Terre-Neuve qui durant l'été accueille les

13 AN, Paris, Marine, B4 271 f° 156, 6 août 1784, lettre du maréchal de Castries au comte de Kersaint.

14 Françoise Thésée, *Le Développement de la ville du Fort-Royal au XVIII^e siècle*, Fort-de-France, Conseil régional de la Martinique, 2008, p. 47.

15 Christian Buchet, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 16, n° 1, « La marine XVII^e-XX^e siècle », 1997, p. 125-151. Les infrastructures portuaires complètes (quais de carénage, quais de déchargement, magasins, hangars, pontons, main-d'œuvre spécialisée...) dans les colonies permettent de maintenir en station les bâtiments de guerre plusieurs années de suite.

16 AN, Paris, Marine, B4 288 bis f° 581, 1784. Le temps de traversée n'est pas compris dans les 12 mois de station.

17 AN, Paris, Marine, B4 271 f° 100, janvier 1784, lettre du comte de Kersaint, B4 271, commandant le vaisseau le *Réfléchi* au secrétaire d'État de la Marine.

18 AN, Paris, Marine, B4 288 bis f° 581, 1784.

marins français qui commencent leur campagne de pêche à la morue. À noter que la partie française de Saint-Domingue, à l'exception de la partie sud¹⁹, n'est pas sujette à cet hivernage en raison de sa situation géographique plus au nord. Cette politique semble toutefois évoluer, puisque dès 1786, on oblige les commandants de station à maintenir la surveillance, quelle que soit la saison, en les invitant à ne faire croiser que les petites corvettes afin de ne pas faire prendre de risques aux frégates et grosses corvettes²⁰.

UNE CONTREBANDE PROTÉIFORME

« Dans ce pays-ci, l'on sait tout oser²¹. » C'est en ces quelques mots désabusés et chargés de méfiance que le vicomte de Damas, gouverneur de la Martinique, explique son choix de faire part au ministre d'une accusation de malversation pratiquée par les officiers du port de Fort-Royal. Estimant de son devoir de rien laisser ignorer au ministre de peur qu'on l'accuse lui-même de complaisance, il laisse entrevoir d'un souffle l'état d'esprit bien connu des colonies où tout renforcement de l'autorité royale fait face à de farouches blocages²² et où la contrebande constitue une économie à part entière²³. Du point de vue de la loi, commercer avec les étrangers constitue une violation de l'exclusif et doit être considéré comme un acte de contrebande. Mais c'est surtout pour nombre d'habitants, délaissés par le commerce national, un moyen de subsistance. On comprend dès lors que la contrebande recueille dans les îles tout le soutien des colons. Alors que, durant la guerre, l'exclusif est abandonné, la signature de la paix signifie le retour des lois prohibitives²⁴ et l'arrêt forcé des habitudes prises de commercer avec les îles étrangères. La présence d'une force coercitive ne peut dès lors que donner lieu à un bras de fer permanent où la fraude varie suivant les espaces, le temps, et gagne en technicité, en complexité à mesure que le système de lutte s'étoffe et s'organise²⁵.

244

19 ANOM, C9A 155, 15 août 1784, lettre de Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

20 AN, Paris, Marine, B4 273 f° 143, 11 décembre 1786, instruction du maréchal de Castries au vicomte de Beaumont, commandant la station des îles du Vent.

21 AN, Paris, Marine, B4 271 f° 139, 12 avril 1784, lettre du vicomte de Damas, gouverneur de la Martinique à M. de Kersaint, commandant de la station navale des îles du Vent.

22 Charles Frostin, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie de Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles. Contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance*, Lille, université de Lille III, 1973, p. 856 ; Jean Petitjean Rogert, *Le Gaoulé. La Révolte de la Martinique en 1717*, Fort-de-France, Société d'histoire de la Martinique, 1966, p. 579.

23 Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle. Courants d'échange dans le monde caraïbe », art. cit., p. 663-686.

24 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, op. cit., p. 502.

25 Bernard Gallinato explique qu'« en cas de protectionnisme excessif, elle s'intensifie ». (Bernard Gallinato « La loi du 21 avril 1818 et la répression de la contrebande maritime »,

La contrebande pratiquée dans le bassin caribéen revêt de multiples formes. Jean Tarrade, dans son ouvrage sur le commerce colonial, en distingue trois principales. L'une est pratiquée par les administrateurs qui contreviennent aux lois prohibitives qu'ils doivent appliquer, l'autre, dans les ports d'entrepôts avec ou non l'agrément tacite des autorités²⁶, enfin, le cabotage d'île en île grandement facilité par le peu de distance entre les colonies. Manuel Covo en ajoute quant à lui une dernière qui s'inscrit dans une logique de grand cabotage et explique qu'« au lieu de se rendre dans un port de la colonie [les contrebandiers] allaient décharger leurs cargaisons dans les îles neutres d'où étaient réexpédiés d'autres navires à destination des États-Unis²⁷ ». Le débarquement sauvage et nocturne sur les côtes ou le transbordement en mer sont les formes les plus courantes et les plus simples à mettre en œuvre. De jour comme de nuit, les contrebandiers louvoient le long des côtes isolées dans l'attente d'un signal de la terre pour débarquer les produits prohibés, sur la plage ou dans de petites embarcations. À cette contrebande, la réponse la plus simple reste la surveillance la plus consciencieuse des côtes et n'implique pas de modifier la législation. Il s'agit de prendre les contrebandiers en flagrant délit de fraude. Outre le caractère aléatoire d'une telle stratégie, il est évident qu'elle demande des moyens considérables afin d'être présent en mer, à terre et dans le maximum de rades et de ports.

Les pratiques les plus difficiles à déjouer sont aussi les plus complexes. La francisation et la fraude à l'expédition en sont l'illustration et posent de nombreux problèmes aux agents de contrôle. La première, qui consiste à faire passer sous pavillon français un bateau étranger, n'est envisageable qu'avec le concours des autorités portuaires. Le commandant de la station de Saint-Domingue M. de Puget Bras, désabusé, détaille de manière très efficace un cas de francisation illégal :

En partant des Cayes, je fus informé qu'un navire que je connaissais pour américain chargeait du sucre. Je donnai ordre au chevalier de Bruix, commandant le *Pivert*, de le faire visiter et je partis. Ce commandant dit mettre un garde à son bord et fut demander une visite à l'amirauté. Il ne se passa qu'un quart d'heure jusqu'au moment où l'amirauté fit sa descente, y trouva néanmoins un notaire qui, dans ce court espace, passa un acte de vente antidaté de quatre ou cinq jours à un acquéreur qui signa avec deux témoins. L'amirauté souscrivit l'acte. Le commissaire de la marine et le commandant en firent autant, le receveur des

dans Marguerite Figeac-Monthus & Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite. Ports et îles, de la fraude au contrôle (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 249.

²⁶ Jean Tarrade, *ibid.*, p. 101-103.

²⁷ Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », art. cit., p. 53.

droits donna aussi son reçu et le navire fut français. Voilà donc huit personnes de différents états rassemblées dans un instant pour rendre la loi nulle²⁸.

Aucune administration ne semble épargnée, l'amirauté, comme certains administrateurs de la marine participent à cette fraude en toute impunité. Difficile pour les officiers de marine d'empêcher de telles pratiques, sinon d'en rendre compte directement au ministre. Ce dernier semble toutefois vouloir régler le problème dans un circulaire datée du 17 juin 1786 : dorénavant, chaque permission de francisation doit être justifiée, et la délibération autorisée au cas par cas²⁹. Il demande également un rapport aux administrateurs sur les avantages d'une suppression pure et simple de la francisation, comprenant toutefois que cette suppression puisse avoir un impact sur les pratiques légales de commerce. La seconde, la fraude à l'expédition, consiste à utiliser soit plusieurs expéditions suivant la destination et d'en montrer en cas de contrôle celle convenant le mieux à la situation, soit de prendre une expédition pour une destination et de faire un détour par une île étrangère et revendre sa cargaison à meilleur prix. Voici un cas particulièrement saisissant d'une pratique de contrebande des plus courantes :

246

Ils arrivent à Sainte-Lucie dans le dessein d'y prendre en paiement ou d'y acheter par spéculation des cotons qu'ils vont vendre à la Dominique et reviennent le lendemain à Saint-Pierre sur leur lest tel qu'ils ont l'adroite précaution de s'expédier de Sainte-Lucie, quoiqu'à leur départ de cette dernière île ils passent peut-être chargés de coton ou bien ils prennent à Sainte-Lucie deux expéditions l'une portant des vrais chargements et l'autre sur leur lest et ne présentent à la Martinique que cette seconde expédition³⁰.

Face à cette fraude, le ministre ne manque pas de montrer son impuissance et ne propose qu'une bien maigre consolation à ses serviteurs. À l'avenir, ils devront seulement faire preuve d'une plus grande vigilance dans la remise des expéditions.

À ces diverses pratiques et ruses, il est difficile de juger et d'estimer l'efficacité de l'action des officiers de la marine. Certains officiers n'hésitent pas à clamer que sous leur commandement la contrebande n'a plus lieu³¹, tel le commandant

28 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 315, 6 mars 1785, lettre de M. de Puget-Bras, commandant le vaisseau le *Téméraire* au secrétaire d'État de la Marine.

29 ANOM, B192 f° 215, 17 juin 1786, circulaire du secrétaire d'État de la Marine aux gouverneurs et intendants de la Martinique, de la Guadeloupe, de Sainte-Lucie et de Saint-Domingue.

30 ANOM, C8A 87 f° 15, 18 mai 1787, lettre M. de Damas et de M. de Foulquier, gouverneur et intendant de la Martinique au secrétaire d'État de la Marine.

31 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 270, 9 août 1785, lettre de M. Du Bouzet, commandant la frégate la *Danaé* au secrétaire d'État de la Marine.

de la frégate la *Danaé*: « Je crois que tout est bien établi sur les parages de la Martinique, et j'ose vous assurer, que le commerce frauduleux y trouverait une surveillance qui en arrêterait le cours et qui depuis longtemps est un préservatif assez général contre la tentation de la risquer. »

Il convient bien sûr de s'interroger sur la véracité d'une telle affirmation. S'agit-il d'une réalité ou seulement la démonstration d'un officier voulant se faire bien voir du ministre? Dans l'ensemble, c'est davantage le discours d'impuissance qui ressort de la correspondance. Impuissance face à plusieurs murs qui se dressent devant les commandants de station. Le premier est celui du silence. Dans une société coloniale où la contrebande est une économie à part entière, pratiquée et soutenue par tous, l'utilisation de la délation est inutile. Ce mur du silence est parfaitement illustré au début de l'année 1788. L'intendant de la Martinique, M. Foulquier apprend l'existence d'un versement frauduleux de coton sur une gabarre louvoyant le long des côtes. Les commissaires du commerce lui apprenant la nouvelle se refusent de donner le nom du capitaine de gabarre malgré la demande du gouverneur, évoquant les dangers d'une telle pratique pour leurs affaires. Ils expliquent ainsi :

Des délations auraient pu vous en instruire mais sur cet objet, l'opinion publique qui maîtrise souverainement toutes les volontés comme tous les pouvoirs a dans nos colonies imprimé sur le front des délateurs une tache d'infamie tellement redoutée que l'appât d'une fortune n'est pas assez puissant pour déterminer l'homme du plus petit état même le plus malhonnête homme d'ailleurs à braver cette opinion³².

Le deuxième mur est celui de la corruption. C'est la corruption qui gangrène l'administration coloniale que dénoncent les officiers de la marine. Visiter les navires de commerce et faire des prises n'est malheureusement pas le seul garant d'une politique de répression efficace. La corruption des tribunaux, composés principalement de colons, reste la plus grande difficulté des stationnaires. Nombre de prises sont jugées non conformes au droit et relâchées au grand dam des officiers du roi. Puget Bras explique :

J'ai l'honneur de vous répéter qu'il est impossible de remplir les intentions du roi parce que les bâtiments interlopes trouvent la plus grande facilité auprès des subalternes du gouvernement et lorsqu'ils négligent quelques formalités, il n'y a pas un tribunal de la colonie qui ne trouve des moyens de la faire paraître en

32 ANOM, C8A 88 f° 338, 16 juin 1788, lettre des commissaires du commerce de Saint-Pierre à l'intendant M. de Foulquier.

règle [...] les tribunaux de la colonie ont pris leur parti, ils ne confisqueront aucun des navires que nous arrêterons³³.

248

Plus que du découragement pour les équipages, l'écho de cette affaire est nuisible face à des hommes qui quotidiennement cherchent déjà à « se créer une existence libre dans les interstices du pouvoir étatique³⁴ ». C'est annoncer au grand jour, à tous les fraudeurs du lendemain que la fraude, malgré la présence reconnue de la marine, peut rester impunie. Or dans toute politique de répression, le sentiment de peur est tout aussi crucial que le nombre de prises. C'est pourquoi la meilleure des luttes contre la fraude reste celle qui fait réfléchir à deux fois les contrebandiers avant de s'engager dans cette voie. À ce niveau, perdre l'avantage tactique de la peur, c'est certainement perdre la partie. L'impuissance la plus palpable reste celle du manque de moyens car les résultats demeurent conditionnés au nombre d'armements. Dès lors, pour ces officiers qui ne délivrent pas les expéditions, ne rédigent pas les règlements, ne peuvent pas intervenir directement à la source de la fraude – dans les ports américains si l'on prend en exemple le cas de la contrebande à Saint-Domingue –, le nombre d'embarcations est déterminant. C'est pourquoi il faut bien comprendre que si la surveillance est un préalable à toute forme de politique de lutte contre les contrebandes, elle ne peut être ni une solution ni une politique de lutte en soi. Aux saisies de navires répondent des pressions protéiformes de la part des colons. Ces derniers cherchent à décrédibiliser les officiers du roi en station. Tant et si bien que les officiers se retrouvent parfois entre deux feux croisés : celui des colons ne manquant pas d'accuser tel officier particulièrement gênant dans l'objectif de le renvoyer en France, et celui du commerce de la métropole les accusant tout à la fois de perturber le commerce par des visites trop contraignantes et de faire preuve de laxisme dans l'exécution des lois prohibitives.

Il ne faut pas non plus tomber dans l'excès inverse. Il est normal que la correspondance des officiers de la marine rende compte de manière disproportionnée des cas de fraude plus que de la tranquillité du commerce. Il serait aisé d'en conclure l'inefficacité de l'action de la marine en résumant que « la lutte contre la contrebande [...] fut toujours un combat perdu d'avance³⁵ ». Pourtant, au vu de tant de passions, de luttes et de levées de boucliers à chaque

33 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 316, lettre de M. de Puget-Bras, commandant le vaisseau le *Téméraire* au secrétaire d'État à la Marine.

34 Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle. Courants d'échange dans le monde caraïbe », art. cit., p. 685.

35 Wim Klooster, « Relation complexe entre la guerre et la contrebande dans l'Amérique atlantique », dans Marzagalli Silvia & Marnot Bruno (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 408.

réforme de son statut, ne peut-on y voir une marque d'efficacité? Sa porosité supposée devrait laisser indifférent, or il n'en est rien, signe peut-être que l'exclusif dérange et donc par extension que la marine remplit une part du contrat qui est le sien, à savoir faire d'une loi de papier, une loi appliquée.

STRATÉGIE, LOGISTIQUE ET MODE OPÉRATOIRE

La lutte contre la contrebande s'articule autour de plusieurs approches, à la fois réglementaire, préventive et opérationnelle. Les administrateurs coloniaux sont tout à la fois chargés, de concert avec le pouvoir central, de réguler au travers de textes réglementaires les pratiques abusives, de prévenir la fraude dès la source³⁶ et de mettre en place avec les commandants de stations, les administrateurs du Domaine et de l'amirauté le schéma opérationnel.

Un quadrillage des mers

Louvoyer, virer, débouquer, reconnaître, chasser, déborder chaloupe et canot, visiter... la liste des manœuvres en croisière est longue et nous dévoile en partie le quotidien des équipages stationnaires aux Antilles. La station aux Antilles c'est la mer, la croisière, le mouvement. Et ce mouvement conditionne deux clés de la réussite d'une mission dans les Antilles, l'omniprésence et la surprise. C'est d'ailleurs le sens des instructions données aux commandants de bâtiments du roi en station qui rappellent systématiquement le principe de la permanence à la mer comme élément intrinsèque de la station navale. L'instruction que reçoit l'officier de Macarty illustre la volonté du roi d'avoir ses bâtiments de guerre le plus souvent en navigation :

Le sieur de Macarty prévientra les officiers employés dans les diverses stations, que le service qu'ils ont à y remplir est de la plus grande importance, que loin de s'y regarder comme un lieu de repos, ils doivent y être sans cesse en activité [...] que toutes les embarcations doivent être employées à faire des rondes et la nuit et le jour [...] les bâtiments qui ne seront pas attachés aux ports d'entrepôts, croiseront exactement et sans relâche³⁷.

36 Manuel Covo explique très bien, au sujet du commerce interlope entre Saint-Domingue et les États-Unis, comment la monarchie a cherché par le biais de son réseau diplomatique à rendre compte des trafics frauduleux dans les ports américains dans l'objectif d'en intercepter les cargaisons : Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », art. cit., p. 52.

37 AN, Paris, Marine, B4 278 f° 72, 26 janvier 1788, instruction du secrétaire d'État de la Marine à M. Macarty Macteigne, commandant la station des îles du Vent.

On presse alors les commandants de station à ne jamais relever les bâtiments sans une nouvelle affectation ainsi qu'à renouveler très régulièrement les équipages des petites unités afin de les faire « tenir continuellement à la mer³⁸ ».

Comme nous l'avons mis en évidence ci-dessus, les formes que prennent les activités de contrebande sont plurielles, la politique de lutte se doit donc de l'être également. La stratégie principale, et dans l'absolu la plus efficace, est parfaitement décrite par le commandant de la corvette la *Flèche*, Saint-Côme Sainte-Eulalie, quand il explique que « la façon la plus sûre d'empêcher le commerce étranger est de se porter dans tous les mouillages³⁹ ». Le gouverneur épaulé par le commandant de la station organise ainsi dans chaque colonie un plan de répartition des bâtiments stationnaires de façon à quadriller le mieux possible le trait de côte. Aux ports commerciaux, aux entrepôts du commerce où viennent les étrangers pour commercer à partir de l'exclusif mitigé, aux routes maritimes et aux rades, on place de manière hiérarchique des bâtiments du roi pour surveiller la bonne tenue des ordonnances et règlements. En voici un aperçu pour l'île de Saint-Domingue en 1785 :

250

Tableau 1. Distribution géographique des bâtiments de guerre de la station navale des îles Sous-le-Vent en 1785⁴⁰

Secteur géographique de Saint-Domingue	Port ou ville	Nom du bâtiment stationnaire	Nature du bâtiment stationnaire	Nom du commandant du bâtiment stationnaire
Partie du Nord	Cap-Français	La <i>Fauvette</i>	Corvette	De Tochy
Partie du Nord	Cap-Français	Le <i>Fanfaron</i>	Bric	Grimaldy
Partie du Nord	Cap-Français	Deux chaloupes biscayennes	Chaloupes	--
Partie du Nord	Fort-Dauphin	Le <i>Cerf-volant</i>	Lougre	De Ligny
Partie de l'Ouest	Port-au-Prince	Le <i>Cressent</i>	Frégate	De Kergu
Partie de l'Ouest	Port-au-Prince	La <i>Belette</i>	Corvette	De Boubée
Partie de l'Ouest	Port-au-Prince	Deux chaloupes biscayennes	Chaloupes	--
Partie de l'Ouest	Saint-Marc	Le <i>Pivert</i>	Lougre	De Bruix
Partie du Sud	Les Cayes	La <i>Cérès</i>	Frégate	Dagoust
Partie du Sud	Les Cayes	Deux chaloupes biscayennes	Chaloupes	--
Partie du Sud	Cap Tiburon	La <i>Témérité</i>	Goélette	Montigny
Partie du Sud	Cap Dame-Marie	Le <i>Poisson volant</i>	Cotre	Mom Garantilly
Sans station fixe	--	Le <i>Téméraire</i>	Vaisseau de 74	De Bras (commandant de station)

38 AN, Paris, Marine, B4 273 f° 143, décembre 1786, instruction du vicomte de Beaumont, commandant la station des îles du Vent à M. de Crès, commandant la corvette la *Nymphe*.

39 AN, Paris, Marine, B4 125 f° 168, 8 avril 1775, de Saint-Côme à Sainte-Eulalie, commandant la corvette la *Flèche* au secrétaire d'État de la Marine.

40 ANOM, C9A 156, 24 décembre 1785, lettre de M. Coustart, gouverneur par intérim de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

Chaque place commerciale de Saint-Domingue se voit attribuer deux bâtiments du roi, alternant en mer et dans la rade pour contrôler à la fois les entreprises dans les ports, les approches et les côtes. Les bâtiments de fort tonnage (vaisseaux et frégates) sont plus particulièrement attachés aux ports d'entrepôts et ont en charge de visiter les bâtiments marchands mouillant en rade. Les autres unités plus légères et donc plus manœuvrantes sont envoyées pour croiser le long des côtes.

La position géographique des îles antillaises, proches les unes des autres, facilite le commerce interlope de cabotage. Il est ainsi aisé de rallier les îles étrangères muni seulement d'une embarcation légère. Les administrateurs ne s'y trompent pas, les instructions données aux marins précisent :

Les bâtiments qui ne seront pas attachés aux ports d'entrepôts croiseront exactement et sans relâche, dans les parages qui leur auront été assignés, mais pour rendre leur croisière véritablement utile, il leur est recommandé de se rapprocher des côtes toutes les nuits et d'envoyer toutes les fois que le temps le permet, leurs bâtiments à rames fouiller les anses voisines, et visiter tous les bâtiments qui pourraient s'y être réfugiés⁴¹.

La marine, consciente que le découpage et le dessin sinueux des côtes sont des contraintes pour les bâtiments de forts tonnages tels que les vaisseaux et frégates, porte l'effort naval sur l'armement de bâtiments de petite taille comme l'indique le tableau ci-dessus (**tableau 1**). Les instructions destinées aux commandants des stations les informent qu'ils doivent se procurer des « petits bâtiments pour en attacher trois à chaque vaisseau, deux à chaque frégate et un à chaque corvette en station⁴² ». Ces derniers seront en outre « entièrement armés et équipés par les vaisseaux, frégates et corvettes auxquels ils seront attachés⁴³ ». Par ce moyen, la marine entend limiter les équipages en station et par là même les frais d'armement. Sur les dix bâtiments en station, sept sont de petites unités, à savoir des corvettes, bricks ou goélettes. À ces dix bâtiments, il faut ajouter une demi-douzaine de chaloupes biscayennes, remplacées dès 1787 par des goélettes américaines, dites bermudiennes, dont on reconnaît les qualités supérieures, ainsi que les chaloupes et canots de chaque bâtiment de guerre. Ces derniers sont principalement affectés aux croisières dans les anses et aussi à la surveillance des ports en raison de la facilité de les tirer à terre en cas de coup de vent⁴⁴.

41 AN, Paris, Marine, B4 278 f° 72, 26 janvier 1788, instruction du secrétaire d'État de la Marine à M. Macarty Mactaigne, commandant la station des îles du Vent.

42 AN, Paris, Marine, B4 273 f° 143, 11 décembre 1786, instruction du vicomte de Beaumont, commandant la station des îles du Vent à M. de Crès, commandant la corvette la *Nymphe*.

43 *Ibid.*

44 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 199, 7 juillet 1785, lettre de M. Du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

Dès la fin de l'année 1783, la marine sait que l'émergence de la jeune nation américaine est un risque pour le commerce des colonies et que l'envoi de forces navales supplémentaires est obligatoire pour limiter la contrebande. Loin d'y voir une contrainte, l'administration du maréchal de Castries y discerne une opportunité, celle de faire naviguer officiers et équipages en grand nombre. En novembre 1783, un document de travail est rédigé, sans doute à l'intention du ministre, où est détaillé le nombre d'officiers, de gardes de marine, de matelots et de mousses que l'on pourra employer dans chaque station⁴⁵. On estime ainsi que par la suppression programmée des bateaux du Domaine aux îles du Vent et Sous-le-Vent, c'est plus de 2 300 hommes qui seront employés, dont 140 officiers et gardes de la marine. Castries reconnaît d'ailleurs, dans la marge d'un mémoire du comte de Kersaint sur les stations navales, que la présence militaire dans les colonies « n'a pas moins pour objet d'instruire les marins que de protéger le commerce⁴⁶ ». Les croisières ne sont donc pas uniquement motivées pour mettre fin au commerce interlope. Elles permettent de former les équipages aux manœuvres navales, et tout particulièrement à celles du littoral car la navigation côtière demande des connaissances très poussées. Les risques d'échouage et de naufrage sont nettement plus élevés. On constate des échouages ou naufrages à intervalle régulier. Au mois de mars 1786, la corvette la *Fauvette* s'échoue sur les bas-fonds de la Gonaïve à Saint-Domingue. Un mois plus tard, le 9 avril, la frégate la *Perdrix* commandée par le vicomte de Beaumont vient toucher sur les rochers appelés « Le Ministre » de l'île de Tobago. À la fin de l'année 1786, c'est au tour de la gabarre la *Lourde* de s'échouer à la pointe des Salines à la Martinique⁴⁷. Les manœuvres sont plus courantes et complexes en raison des embouquements et canaux communs dans les Antilles. Il faut donc très souvent virer, louvoyer mais aussi mouiller et appareiller dans des espaces restreints. Les stations navales et les croisières sont donc des lieux privilégiés d'apprentissage de la science navale. C'est d'ailleurs en ces termes, et très simplement, que le comte de Kersaint envisage les croisières antillaises : « C'est dans les différentes manœuvres auxquelles oblige la proximité des terres, [...] que les officiers apprennent à manœuvrer un bâtiment, qu'ils acquièrent enfin ce coup d'œil qui distingue les grands marins. Comme c'est là le but des armements en temps de paix, je m'en suis principalement attaché⁴⁸. »

45 AN, Paris, Marine, B4 288bis f° 73, novembre 1783, auteur inconnu.

46 ANOM, C8A 85 f° 265, 20 janvier 1785, mémoire adressé au secrétaire d'État de la Marine, rédigé par le comte de Kersaint et M. d'Entrecasteaux.

47 AN, Paris, Marine, B3 782 f° 86, lettre de M. d'Hector au secrétaire d'État de la Marine.

48 AN, Paris, Marine, B4 117 f° 73, 28 août 1772, lettre de Kersaint, commandant le *Rossignol*, au secrétaire d'État de la Marine.

Comme la paix n'est jamais dans l'esprit des marins qu'une période transitoire entre deux guerres, il s'agit de mettre à profit ce temps pour perfectionner la formation des équipages. L'armement de multiples petites embarcations est alors autant d'opportunités de commandement pour l'état-major des vaisseaux et frégates. On constate ainsi pour le cas du vaisseau le *Téméraire* que l'ensemble des lieutenants de vaisseau et la quasi-totalité des enseignes sont amenés à commander au cours de leur campagne une unité légère, brick, goélette ou chaloupe.

Tableau 2. État-major du vaisseau le *Téméraire* (1784-1786)⁴⁹

Nom du commandant du bâtiment stationnaire	Grade	Nom du bâtiment stationnaire	Nature du bâtiment stationnaire	Date de commandement
M. Huon de Kermadec	Lieutenant de vaisseau	La <i>Témérité</i>	Brigantin	01/03/1785 – 20/06/1785
M. de Ruat	Lieutenant de vaisseau	L' <i>Activité</i>	Brick	30/11/1784 – 15/08/1785
M. de Montigny	Lieutenant de vaisseau	Le <i>Poisson volant</i>	Côte	--
M. de Mom Garantilly	Enseigne de vaisseau	Le <i>Poisson volant</i>	Côte	02/12/1785 – 26/12/1785 + 15/05/1785 – 01/06/1785
M. Robert Saint-Vincent	Enseigne de vaisseau	L' <i>Antilope</i>	Goélette	25/05/1786 – 22/06/1786
M. Bastereau	Enseigne de vaisseau	La <i>Résolution</i>	Chaloupe	--
M. Du Petit Thouars	Enseigne de vaisseau	L' <i>Aventure</i>	Chaloupe	16/04/1786 – 22/05/1786
M. de Scott	Enseigne de vaisseau	La <i>Résolution</i>	Chaloupe	13/12/1785 – 20/12/1785
M. de Villemont	Enseigne de vaisseau	L' <i>Active</i>	Chaloupe	02/01/1786 – 20/01/1786
M. de Loreal	Enseigne de vaisseau	L' <i>Aventure</i>	Chaloupe	07/07/1785 – 06/08/1785
M. de Campagnol	Garde de la marine	L' <i>Entreprise</i>	Chaloupe biscayenne	--
M. de Vassoigne	Garde de la marine	L' <i>Aventure</i> et la <i>Résolution</i>	Chaloupes	13/12/1785 – 21/12/1785 + 22/04/1786 – 23/05/1786

Certains gardes de la marine sont également employés comme commandants de chaloupes biscayennes. En plus de l'armement de bâtiments légers, l'administration entend faire rouler tous les six mois, à l'exception des maîtres, les équipages des corvettes. Ces dernières, à la différence des frégates qui restent la majeure partie de la station en rade, sont chargées de la surveillance des côtes et à ce titre sont en permanence en mer. L'objectif de cette pratique, bien que rendant complexe la gestion des équipages, est d'offrir au plus grand nombre de

49 AN, Paris, Marine, C6865 n° 1-10, rôle d'équipage du vaisseau le *Téméraire* (1784-1786).

marins un apprentissage de la mer et d'éviter que les équipages des frégates ne restent la plus grande partie de la campagne sans exercice. La lecture du journal de navigation de la frégate la *Cérès*, en station à Saint-Domingue de 1784 à 1787, démontre en effet que sur les 986 jours de campagne, la frégate ne navigue que 145 jours, soit environ 15 % du temps total de la campagne navale⁵⁰.

Le système naval mis en œuvre dans les Antilles se révèle être bien plus qu'une stratégie de lutte contre l'interlope. L'État central, les gouverneurs et les commandants de station ont bien conscience que la contrebande ne peut être anéantie. D'ailleurs, il n'est pas certain qu'ils le souhaitent tant elle est vertueuse dès lors qu'il s'agit de pallier les lacunes du commerce de France dans le ravitaillement de colonies. Une répression plus stricte encore et dont le résultat reste incertain, demanderait d'augmenter les moyens navals dans les Antilles. Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, l'effort remarquable déjà entrepris par la marine pour maintenir une telle activité ne peut être envisagé, alors même qu'au cours de l'année 1788 et plus encore en 1789, des signes de faiblesses font leur apparition. Plus que de supprimer les trafics, ce que l'on sait donc impossible, on cherche davantage à maintenir la souveraineté française dans les colonies en éloignant au maximum les trafics illicites. En armant plusieurs divisions par an, l'État royal entend également rassurer le commerce de France qui ne cesse de rapporter des cas de fraude. Plus que tout, derrière cette politique de station, les périodes de paix sont autant d'occasions de favoriser l'apprentissage de la mer qui confirment qu'au lendemain de la guerre de Sept Ans, l'effort naval ne s'est pas uniquement porté sur la construction d'une nouvelle flotte mais également sur l'armement, la projection de forces navales et la formation des équipages français. Au-delà de la réussite ou non de l'appareil répressif⁵¹, l'implication de la marine française, qui plus est en période de paix, est inédite. Elle oblige l'historien à voir plus grand que la lutte contre la contrebande. Il s'agit de percevoir dans cette implication l'affirmation d'une nouvelle culture navale, où la station navale permanente, qu'elle ait pour objectif la répression de l'interlope, la défense de la souveraineté française ou la sécurisation des routes maritimes, est une vitrine diplomatique de la France et une indispensable école de la mer.

50 AN, Paris, Marine, 4J124 5, journal de navigation de la frégate la *Cérès*.

51 François Crouzet, « La contrebande entre la France et les îles britanniques au XVIII^e siècle », dans Gérard Beaur, Hubert Bonin & Claire Lemerrier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande, de l'Antiquité à nos jours*, op. cit., p. 59.

L'ÉCOLE NAVALE DES FORCES NAVALES FRANÇAISES LIBRES, INNOVER EN TEMPS DE GUERRE?

Lieutenant Morgane Barey¹
Service historique de la Défense, Vincennes

Bien que les études sur les Forces françaises libres connaissent aujourd'hui un essor considérable, portées par les travaux de Jean-François Muracciole et de Guillaume Piketty², force est de constater que ce sujet souffre aujourd'hui encore d'une historiographie parcellaire. Concernant le thème très spécifique de la formation des officiers des Forces navales françaises libres (FNFL), il existe même un double vide. Tout d'abord, l'orientation des travaux historiques sur la marine durant la Seconde Guerre mondiale. Hormis quelques ouvrages, dont notamment la somme du vice-amiral d'escadre Émile Chaline et du capitaine de vaisseau Pierre Santarelli dans leur *Historique des FNFL*³, la très grande majorité des ouvrages portant sur le rôle des FNFL pendant la guerre se concentre sur l'image glorieuse du commandant Philippe Kieffer et de son commando, son action lors de la bataille de l'Atlantique, ou bien s'attachent encore à présenter quelques figures emblématiques de ces forces⁴. Ces travaux

- 1 Chargée de recherche et d'enseignement à la division recherche, études enseignement du Service historique de la Défense, doctorante en histoire contemporaine à l'ÉNS Cachan sous la direction d'Olivier Wieviorka sur la formation des officiers français (terre, mer, air) durant la Seconde Guerre mondiale (Vichy, Londres, Alger).
- 2 Jean-François Muracciole, *Les Français libres. L'autre Résistance*, Paris, Tallandier, 2009 ; Guillaume Piketty, « Français libres à l'épreuve de la Libération », *Revue historique des armées*, n° 245, 2006, p. 27-35.
- 3 Émile Chaline & Pierre Santarelli, *Historique des Forces navales françaises libres*, Paris, Service historique de la Marine, t. I-V, 1989-2003.
- 4 Sur l'action des FNFL durant la guerre, voir notamment : Michel Bertrand, *La Marine française au combat (1939-1945)*, t. I, *Des combats de l'Atlantique aux FNFL*, Paris, Charles Lavauzelle, 1982 ; Pierre de Morsier, *Les Corvettes de la France libre (1941-1943)*, Paris Service historique de la Marine, 2002 ; Service historique de la Marine, *Les bâtiments de surface des FNFL*, SHM, 1968. Sur le commando Kieffer et la personnalité de son chef, voir : Stéphane Simonnet, *Les Français du Jour J. les Français du commando Kieffer*, Paris, Tallandier, 2012 ; Benjamin Massieu, *Philippe Kieffer. Chef des commandos de la France libre*, Villiers-sur-Mer, P. de Taillac, 2013. Enfin, sur les personnalités FNFL voir : Étienne de Montety, *Honoré d'Estienne d'Orves. Un héros français*, Paris, Perrin, 2005 ; Renaud Muselier, *L'Amiral Muselier (1882-1965). Le créateur de la croix de Lorraine*, Paris, Perrin, 2000 ; Thomas Vaisset, *L'Amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme*, Paris, Belin, 2017. À noter qu'à l'exception des travaux de T. Vaisset, aucune étude universitaire n'a été consacrée aux dirigeants des FNFL.

sont pourtant d'importance bien moindre en regard de l'abondance d'études sur le rôle controversé de la Marine nationale durant le conflit, son sabordage, ou la figure de l'amiral Darlan⁵. Peu d'ouvrages traitent donc uniquement des FNFL en tant que telles, mais ces dernières apparaissent souvent comme associées à une opération, le plus souvent emblématique. De cette lacune découle ainsi la seconde, à savoir le vide que constitue la formation des FNFL. Jean-Baptiste Bruneau a ainsi démontré que cette sous-évaluation de la composante politique de l'action de la marine permet d'avoir un aspect consensuel laissant peu de place à la polémique⁶. Largement oubliée, la formation des officiers FNFL n'en reste pas moins un élément essentiel et constitutif d'une force qui s'organise et se crée en opposition au gouvernement de Vichy.

256

Au lendemain de la demande d'armistice du 17 juin 1940, la situation de la marine est tout à fait particulière. Les opérations ont permis à la flotte française de sortir pratiquement indemne des combats de 1940 auxquels elle a activement participé, notamment lors de la campagne de Norvège et de l'évacuation de Dunkerque. Les marins qui sont stationnés dans les ports anglais ou coloniaux ont ainsi la possibilité de se tenir hors de portée de l'occupant allemand et de rejoindre plus facilement les Forces françaises libres (FFL) en cours de formation. C'est pourquoi, à la suite de l'appel du 18 juin 1940, l'hypothèse d'un assez large ralliement de la marine française aux FFL paraît plausible et, rapidement, les premiers ont lieu. Néanmoins, le bombardement de la flotte française à Mers el-Kébir le 3 juillet 1940 et l'attaque du cuirassé *le Richelieu* à Dakar, la saisie

- 5 Jean-Baptiste Bruneau, *La Marine de Vichy aux Antilles (juin 1940-juillet 1943)*, Paris, Les Indes savantes, 2014 ; Bernard Costagliola, *La Marine de Vichy. Blocus et collaboration*, Paris, CNRS éditions, 2014 ; Odile Girardin-Thibeaud, *Des amiraux au service de Vichy (1940-1944)*, Nouveau Monde Éditions, 2016. Sur la figure de l'amiral Darlan, voir notamment : Hervé Couteau-Bégarie & Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989 ; Bernard Costagliola, *Darlan. La collaboration à tout prix*, Paris, CNRS éditions, 2015. Sur la question spécifique du sabordage, voir : Jean-Jacques Antier, *La flotte se saborde. Toulon 1942*, Paris, Presses de la Cité, 1986 ; Laurent Moënard, *Un suicide sans honneur. Toulon 1942*, Rennes, éditions Ouest-France, 2013 ; Henry Noguères, *Le suicide de la flotte française à Toulon*, Paris, Robert Laffont, 1961 ; Guy Perrier, *Le Suicide de la flotte française. Toulon, 27 novembre 1942*, Paris, Pygmalion, 2010 ; Marc Saibene, *Toulon et la marine. Du sabordage à la Libération*, Bourgen-Bresse, Marines éditions, 2002. En dépit du nombre d'ouvrages consacrés au sujet, aucun ne s'est imposé véritablement comme la référence indiscutable. Focalisés sur le drame, la plupart des auteurs ont éprouvé des difficultés à garder la distance nécessaire : voir Thomas Vaisset & Philippe Vial, « Toulon, 27 novembre 1942. Rien qu'une défaite ou plus qu'une défaite ? », dans Corine Defrance, Catherine Horel & François-Xavier Nérard (dir.), *Vaincus ! Histoire de défaites. Europe XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Nouveau Monde Éditions, 2016, p. 27-49.
- 6 Jean-Baptiste Bruneau, « "Gloria Victis". L'écriture de l'histoire navale de la Seconde Guerre mondiale », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 375-366. Voir aussi, Claude d'Abzac-Epezy, « L'héritage de la résistance dans l'armée », dans Bernard Garnier, Jean-Luc Leleu, Jean Quellien & Anne Simonin (dir.) *Pourquoi résister ? Résister pour quoi faire ? actes du colloque des 2, 3 et 4 décembre 2004*, Caen, CRHQ, 2006, p. 237-254.

des navires mouillés en Grande-Bretagne et l'internement de leurs équipages lors de l'opération *Catapult* freinent très largement ce ralliement. Il devient lent et difficile et nombre de marins présents sur le sol anglais demandent à être rapatriés.

C'est dans ce contexte que, le 1^{er} juillet 1940, le général de Gaulle confie au vice-amiral Muselier, assisté du capitaine de corvette Thierry d'Argenlieu, la tâche difficile de créer et de rendre opérationnelles les FNFL. Avec le ralliement des premiers Français en Angleterre s'est alors posée rapidement la question de la formation et de l'encadrement des nouveaux arrivants. Les jeunes officiers nécessaires à la mise en place de son armée en cours de création étant peu nombreux, les autorités de la France libre décident rapidement de former ces recrues. Différentes écoles sont créées dans ce but avec le soutien matériel et financier des autorités britanniques, et l'École navale rouvre ses portes dès juillet 1940 à Portsmouth, sur le cuirassé le *Courbet*, puis sur le *Président Théodore Tissier* et ses deux annexes, l'*Étoile* et la *Belle Poule*. Répondant aux spécificités propres d'un gouvernement en exil, limitée par de fortes contraintes aussi bien en temps qu'en personnel et en matériel, l'instruction des officiers s'organise toutefois rapidement afin que les Forces françaises puissent reprendre le combat au plus vite. Car si l'objectif est bien de former des officiers pour les besoins des navires de guerre alliés, une formation particulière voit rapidement le jour.

**« DANS UN MOIS, LES ÉLÈVES DOIVENT POUVOIR EMBARQUER » :
SOUS LE SCEAU DE L'URGENCE**

Depuis son installation à Brest en 1830, la mission de l'École navale est d'assurer la formation initiale des futurs officiers de marine. Au moment de l'entrée en guerre, cette formation qui dure deux ans est complétée ensuite par une année d'application à bord du cuirassé la *Jeanne d'Arc*. Devant l'avancée des Allemands en France à l'été 1940, le concours d'admission est interrompu et de ce fait non validé. L'École ferme ses portes le 18 juin et les élèves embarquent alors à bord du cuirassé le *Richelieu* en partance pour Dakar, tandis que les équipages prennent place à bord du *Théodore Tissier*, du *Jean Frédéric*, du *Notre-Dame de France* et des goélettes l'*Étoile* et la *Belle Poule* et font route vers l'Angleterre. Officiellement dissoute le 31 août 1940, l'École est finalement rouverte en novembre au fort Lamalgue à Toulon. À partir de cette date coexistent alors deux écoles navales : l'une en Angleterre, l'autre en zone libre sous le régime de Vichy.

Devant l'afflux de jeunes gens présents en Grande-Bretagne à l'été 1940, le commandement des FNFL décide dès juillet d'organiser, à bord du cuirassé le

Courbet, basé à Portsmouth, une compagnie d'élèves aspirants destinée à former les cadres subalternes des bâtiments en armement sous son autorité. Ces cadets sont placés sous la responsabilité du capitaine de corvette Chambaoudouin. Selon les directives du vice-amiral Muselier, il doit en faire des officiers, et ce le plus rapidement possible⁷. Si l'on en croit le témoignage de Chambaoudouin à l'annonce de cette nouvelle, le commandant britannique du dépôt de Portsmouth qui relaie l'ordre aurait eu « une certaine ironie, voire un certain scepticisme, dans le ton de la transmission de ce message. Tout en reconnaissant le patriotisme et la bonne volonté de tous, cet officier cachait difficilement derrière son flegme britannique son opinion personnelle sur la valeur militaire des candidats à l'École navale⁸ ». Il est vrai que l'école est rapidement confrontée à de nombreux obstacles qui entravent la formation des élèves. Tout d'abord l'importance des besoins en personnel, qui contraint à une formation express : « Dans un mois, les élèves doivent pouvoir embarquer sur les bâtiments partant en campagne », annonce Muselier lorsqu'il donne ses ordres au commandant de l'école⁹. S'ajoutent à cela des difficultés pour le recrutement du personnel instructeur¹⁰, les officiers et officiers mariniers qui auraient pu être affectés à l'école étant destinés en priorité aux navires de guerre ou de commerce en service actif. Enfin, le *Courbet* se prête mal à l'installation à bord d'une école et est finalement utilisé comme dépôt.

Fin août, dans les délais impartis, une vingtaine d'élèves sur les 60 initiaux sont embarqués comme seconds maîtres élèves aspirants sur divers bâtiments partant en campagne ou patrouillant le long des côtes britanniques. Deux cycles d'instruction ont lieu selon cette formule, mais le manque de temps entrave la formation qui doit être menée à bien. C'est pourquoi, en octobre 1940, devant le nombre croissant d'officiers qu'exige le développement de la bataille d'Atlantique, est acceptée la proposition de l'Amirauté britannique consistant à accueillir une quinzaine d'élèves à l'École navale de Dartmouth. Les résultats sont rapidement jugés très satisfaisants par les Britanniques¹¹. La majorité des

7 « Débuts de l'École navale des FNFL », capitaine de corvette Chambaoudouin, Londres le 18 septembre 1943, Service historique de la Défense de Vincennes (désormais SHD-MV) TTC 71.

8 *Ibid.*

9 *Ibid.*

10 Jean-René Fenwick, *Un siècle et demi d'École navale*, Paris, Éditions Fenwick, 1980.

11 « Organisation of Allied Naval, Army and Air Contingents », 15 janvier 1941, National Archives, CAB 66/14/31. Si cette proposition fut saluée, il est à noter toutefois que rapidement les autorités de la France libre cherchèrent à ramener dans leur giron les quelques élèves sélectionnés et envoyés à Dartmouth : « J'aimerais que vous profitiez de votre passage à l'école navale anglaise pour inviter vos camarades français et qui ne font pas encore partis des FNFL à nous rejoindre. [...] Ils sont un certain nombre qui n'ont pas eu la patience d'attendre que l'organisation de l'École navale des FNFL fût mise sur pied, et je vous serais reconnaissant de faire votre possible pour que ces garçons rejoignent de nouveau leurs

autres élèves sont admis après concours sur le *Président Théodore Tissier*, basé à Portsmouth. Ce bâtiment constitue ce qu'on peut réellement appeler l'École navale des FNFL. L'objectif est d'assurer une formation aussi complète que possible, notamment celle de chef de quart en reprenant les cours de l'École navale dispensés à Brest. La formule des corvettes¹² est également reprise et s'effectue à bord des deux goélettes l'*Étoile* et la *Belle Poule*. La création d'un cours de perfectionnement de deux mois pour les aspirants promus aux débuts des FNFL permet de donner à ces jeunes gens une formation militaire « un peu moins superficielle » qu'auparavant. L'objectif est d'exercer un contrôle des connaissances bien plus que de compléter leur bagage théorique, en les faisant participer aux mouvements généraux de l'école¹³.

L'organisation de l'institution répond à des objectifs précis et définis de façon officielle par le vice-amiral Muselier dans son *Instruction n° 1 sur l'École navale* du 27 octobre 1940¹⁴. Avant d'être un établissement de formation, le *Président Théodore Tissier* est un bâtiment appartenant aux FNFL. De ce fait, il est un navire de guerre en période de conflit, ce qui constitue une rupture par rapport à l'école d'avant-guerre. Du point de vue militaire, l'école est soumise au règlement applicable aux unités combattantes. Ainsi, les élèves et officiers présents à bord du navire sont assujettis à toutes les obligations de règlements militaires ainsi qu'aux règles relatives à la discipline en vigueur¹⁵. La mission de cette école est de préparer des jeunes gens sélectionnés à devenir des aspirants de marine, première étape vers le statut d'officier. L'objectif essentiel étant d'assurer une rapide formation aux élèves, la durée des cours est fixée à six mois, dont un mois de formation militaire qui s'accomplit au camp britannique de Camberley. Chaque promotion comprend une vingtaine d'élèves, recrutés après un examen préliminaire parmi les jeunes français présents sur le sol britannique.

SÉLECTIONNER LES MEILLEURS

Les élèves de l'École navale sont recrutés parmi les enrôlés dans les FNFL, ce qui signifie que tous sont déjà engagés volontaires au moment de leur admission. À la différence de la période d'avant-guerre, les élèves sont donc militaires avant d'essayer d'entrer à l'École navale. Ils sont de fait conscients des risques,

camarades français dans le combat que nous poursuivons. » (Lettre sans destinataire adressée au second-maître élève aspirant Schloesing, le 10 mai 1941, SHD-MV TTC 14.)

12 Exercice de sortie en mer à bord de bâtiments de la marine.

13 « Rapport d'activité du mois de juin », FNFL, *Président Théodore Tissier*, bord le 1^{er} juillet 1941, SHD-MV TTC 71.

14 « Instruction n° 1 sur l'École navale », FNFL, état-major, 1^{er} bureau personnel, Londres, 27 octobre 1940, SHD-MV TTC 71.

15 *Ibid.*

mais aussi des devoirs et obligations auxquels ils sont soumis. Cette procédure présente deux avantages : d'une part éviter les défections en grand nombre qui peuvent survenir lorsque les jeunes élèves officiers se rendent compte de la difficulté de devenir militaire et des exigences qui en découlent. De l'autre, permettre le reversement dans d'autres unités de la marine des élèves qui, alors qu'ils ont été admis à l'école, n'auraient pas le niveau suffisant pour pouvoir obtenir le grade d'aspirant. Les statuts régissant les personnels des Forces navales françaises libres sont très clairs quant à la durée de l'engagement souscrit et les ennemis à combattre. Les engagements sont contractés pour la durée de la guerre, entre la Grande-Bretagne d'une part, et l'Allemagne et l'Italie d'autre part, et pour les trois mois suivant la date de cessation des hostilités. D'autre part, il est précisé qu'en aucun cas la « Force militaire française libre » ne pourra être appelée à servir contre la France. Elle sera employée en priorité à la défense des territoires français dès que les circonstances le permettront¹⁶.

260 Les élèves qui se présentent au concours de l'école doivent avoir une instruction générale correspondant au programme exigé pour la première partie du baccalauréat¹⁷. Une directive de l'état-major des FNFL précise d'ailleurs :

Étant donné l'affluence des candidatures à École navale des FNFL, je vous prie de bien vouloir faire passer aux élèves à leur arrivée sur le *Tissier* un examen préliminaire comportant sur une composition de français, de mathématiques et une interrogation sur la physique (optique et électricité). Cet examen permettra de déterminer ceux qui seront capables de suivre avec fruit les cours auxquels ils se destinent, et d'éliminer immédiatement les candidats dont l'instruction générale est insuffisante et qui occuperaient sans profit à l'école les places de candidats plus qualifiés mais arrivés trop tard pour être inscrits dans une session actuelle¹⁸.

L'afflux de candidatures peut sembler paradoxal lorsque l'on connaît la faiblesse des effectifs au sein des forces. Il s'explique par plusieurs facteurs : tout d'abord l'extrême jeunesse des Français libres, qui doit être mise en parallèle avec la surreprésentation des bacheliers (52 % des volontaires contre les 6 % d'une classe d'âge) et des jeunes diplômés (20 %) ¹⁹. La France libre dispose donc d'un vivier de jeunes hommes diplômés ou en passe de le devenir (beaucoup

16 « Statut du personnel des Forces françaises libres », Londres, 7 août 1940, SHD-MV TTC 37. Pour plus d'éléments sur le contexte de rédaction des statuts, voir René Cassin, *Des hommes partis de rien. Le réveil de la France abattue (1940-1941)*, Paris, Plon, 1974.

17 « Lettre adressée à Monsieur Paul Cauvin », 1^{er} bureau personnel, n° 795 EM-1, 31 juillet 1941, SHD-MV TTC 6

18 « Examen préliminaire aux cours de l'École navale », FNFL, état-major, 1^{er} bureau personnel, n° 846 PMI, Londres le 28 avril 1941, SHD-MV TTC 14.

19 Jean-François Muracciole, *Les Français libres, op. cit.*, p. 118-119.

de candidats à l'école sont d'anciens des classes préparatoires ou même de l'École navale qui ont vu leur formation s'interrompre en 1940). En 1941, la limite d'âge minimum d'incorporation dans les FNFL et pour l'entrée à l'École navale est fixée à 17 ans, mais en juin 1942, cette limite est repoussée. À partir de cette date, ne peuvent être retenues que les candidatures de jeunes gens âgés d'au moins 19 ans, possédant un baccalauréat mathématique ou une instruction équivalente²⁰, et le niveau de l'instruction requis est lui aussi relevé : des notions de mécanique, d'algèbre, de géométrie et de cosmographie sont dorénavant nécessaires. Si les raisons de ce changement restent incertaines, plusieurs hypothèses peuvent être formulées. Tout d'abord, la prolongation du conflit, la participation de plus en plus risquée aux convois de l'Atlantique sont peut-être des raisons qui poussent la France libre à vouloir sélectionner de jeunes hommes plus conscients des risques qui les attendent, et donc plus âgés. De même, le prolongement de la guerre explique aussi la mise en place progressive de structures pérennes pour les FNFL, mettant ainsi fin à l'urgence et l'improvisation des débuts, et permettant une sélection plus forte. Ensuite, l'augmentation du niveau requis pour accéder à la formation peut être la conséquence de l'enlèvement dans une guerre moderne caractérisée par la recherche d'un armement puissant et précis, les outils de guerre utilisés par la Navy devenant de plus en plus perfectionnés et sophistiqués, hypothèse qui me semble la plus pertinente.

Ainsi, une véritable sélection s'opère parmi les candidats qui souhaitent intégrer l'École navale. La poursuite de la guerre n'est en aucun cas synonyme d'abaissement des critères de sélection. « Les mous, les tièdes et les indécis n'ont pas de place chez nous, nous voulons des gens entièrement convaincus et prêts à sacrifier leur vie », affirme l'officier chargé du recrutement des volontaires²¹. La réduction du temps de formation ne doit pas faire oublier l'objectif essentiel que s'est fixé l'école : « Un savoir étendu et méthodique à l'usage d'hommes faits pour l'action et le commandement²². » C'est pourquoi l'admission

20 « Candidature à l'École navale », FNFL, Londres, juin 1942, SHD-MV TTC 71. Il est à noter qu'aux mêmes dates, l'École navale de Toulon reprend les directives d'avant-guerre fixant une limite d'âge pour un recrutement comprise entre 16 et 20 ans, en application du principe généralement admis selon lequel il est « souhaitable de recruter les futurs officiers de marine parmi les garçons suffisamment jeunes pour s'adapter facilement au métier de la mer, et pour recevoir avec fruit la formation donnée à l'École navale ». (Note du capitaine de corvette Beret au sujet du concours de l'École navale et de l'École des officiers mécaniciens, Paris, 2 septembre 1942, SHD-MV 42 CC 08.) Les FNFL sont donc ici en totale rupture avec leurs homologues vichystes, en privilégiant des élèves plus âgés, moins malléables mais plus conscients des risques et obligations.

21 « Rapport du lieutenant-colonel Roger Brukecwic, chef du service des volontaires pour le mois de février 1943 », New York, 6 mars 1943, SHD-MV TTC 26.

22 « Directives centrales de l'enseignement à l'École navale », FFL, Londres, 30 octobre 1940, SHD-MV TTC 71.

ne proscrit nullement le renvoi. En effet, l'école s'est attachée à obtenir les meilleurs résultats possibles de ses élèves. Sanctions, punitions, renvois sont prévus pour ceux qui ne se plient pas à la rigueur militaire ou aux exigences attendues d'eux à bord du *Tissier* ou au sein de leurs futures affectations à bord des bâtiments des FNFL. Il est d'ailleurs précisé que les élèves doivent avoir en toute circonstance une tenue correcte et réglementaire, s'abstenir d'expressions triviales et de « toutes manières indignes d'un officier²³ ». En cas de nécessité, des punitions peuvent être infligées²⁴ : consigne, police, prison, privation de permission, voire renvoi, sont prévus. Ainsi, en octobre 1942, le capitaine de corvette Recher, commandant de l'école, demande l'exclusion d'un élève qui manifeste une « mentalité déplorable », et qui a été puni plusieurs fois pour réflexion déplacée, négligence en service, mauvaise tenue, s'être moqué d'une punition, et avoir été en retard de retour de permissions²⁵. Un élève éliminé ou renvoyé ne peut plus être admis à l'École navale.

262

La conséquence directe de cette volonté de ne s'entourer que des éléments jugés les meilleurs est l'instauration pour chaque élève d'un cahier matriculaire, où sont consignés tous les renseignements relatifs à l'identité, la famille et l'adresse des correspondants en Grande-Bretagne. Une page est consacrée à chaque matière enseignée où sont reportées les notes des devoirs et des interrogations des professeurs, et les cadets sont l'objet de fréquentes appréciations écrites sur leurs qualités intellectuelles, leur moral, leur politesse, leur éducation, leur caractère, leur valeur militaire, maritime, et enfin morale. Les punitions sont aussi consignées dans ce cahier, qui est soumis à la signature mensuelle du commandant²⁶. Ce contrôle moral, dans la droite lignée de celui opéré par l'école d'avant-guerre, semble répondre à l'objectif du commandement de s'assurer que les élèves seront bien en mesure de se plier à la rigueur exigée d'eux à bord des navires. Contrairement à la période antérieure à la guerre, cet examen dépasserait ici la simple capacité des élèves à s'insérer dans un moule (le fameux « creuset »), mais porterait plus sur l'aptitude combattante de ces derniers. Certes, cet outil est pensé comme un élément permettant de s'assurer du bon comportement et de la bonne conduite des élèves, et donc de garantir qu'ils pourront faire de bons officiers répondant aux besoins et aspirations des autorités de la France libre, mais ici la dimension militaire paraît être privilégiée

23 *Ibid.*

24 Toutes les punitions dont les élèves sont l'objet doivent d'ailleurs être consignées dans le cahier matriculaire établi pour chaque élève.

25 « Lettre du CC Recher, commandant supérieur Portsmouth à Monsieur le CA commandant en chef des FNFL », 12 octobre 1942, SHD-MV TTC 71.

26 « Instruction n° 1 sur l'École navale », *op. cit.*

dans un contexte où l'objectif de cette formation rapide est la participation immédiate au conflit.

Les élèves ayant subi l'examen final au bout de six mois de formation peuvent, en fonction de leurs résultats scolaires et de leur comportement, être soit éliminés définitivement, soit ajournés à la session suivante, soit en cas de réussite, être nommés seconds maîtres élèves aspirants et embarquer. Au bout de deux mois d'embarquement, ils peuvent être proposés pour le grade d'aspirant et après un an être proposés pour le grade d'enseigne de vaisseau de 2^e classe.

ROMPRE AVEC LE PASSÉ ?

À bord du *Président Théodore Tissier*, l'accent est porté sur six aspects essentiels de l'instruction des jeunes officiers : l'éducation militaire, l'éducation maritime, l'éducation physique, l'instruction scientifique, l'instruction technique, et enfin l'instruction générale. La formation ébauchée à l'école durant six mois (dont un mois d'éducation militaire à terre) est ensuite parachevée à bord des différents bâtiments des FNFL sous la direction des commandants, où les cadets sont surveillés dans la mise en application de leurs connaissances récentes, mais aussi afin de ne pas perdre l'esprit de discipline tant militaire que personnel inculqué pendant leur séjour à l'école²⁷. La rapidité avec laquelle les élèves doivent être formés, six mois en Angleterre contre les deux ans normalement à l'École navale auxquels s'ajoute une campagne sur la *Jeanne d'Arc*, explique les contraintes très fortes qui ont pesé sur l'école.

L'instruction commence tout d'abord par un mois au camp de Camberley, où le programme est établi de façon à donner une formation militaire et des connaissances des armes portatives, mitrailleuse, canon antichar, chars légers, etc. répondant aux exigences de la guerre d'infanterie moderne²⁸. Selon le général Petit dans un article de *L'Entente en action*, l'instruction de l'armée de la France libre suit la doctrine du général de Gaulle :

Doctrines rompant avec les théories routinières et surannées, et qui reprise et exploitée par les Allemands, leur a permis de réaliser la guerre éclair. Mécanisation, motorisation, unités blindées, utilisation tactique et stratégique de tous les engins modernes, telles étaient les grandes lignes de la pensée du général, telles sont devenues les grandes lignes de l'organisation de son armée²⁹.

27 « Rapport sur l'École navale », FNFL, *Président Théodore Tissier*, École navale, n° 145, bord le 17 septembre 1941, SHD-MV TTC 71.

28 « Rapport sur la période d'instruction militaire au camp de Camberley », FNFL, École navale, Portsmouth, 3 décembre 1940, SHD-MV TTC 71.

29 Général Petit, « L'armée », *L'Entente en action*, n° 1, s. d., p. 12.

La formation est à la fois classique et novatrice. Classique, car un bagage spécifique de connaissances scientifiques reste requis pour devenir officier de marine, mais novatrice dans la mesure où l'entraînement militaire prend en compte les expériences de la défaite de 1940. Lors de leur formation au camp de Camberley, les élèves s'initient au tir au mousqueton, au tir au fusil-mitrailleur, au tir contre avion, aux grenades à main et au fusil, et au canon antichar de 25³⁰, tandis que l'École navale de Toulon à la même période doit se contenter de mousquetons, de révolvers modèle 1892, d'un mortier de 60 modèle 1935, et d'un lance-grenades de 50³¹. Le comparatif de l'armement est ici intéressant, car il permet de savoir quelle orientation et quelle conception de la guerre les écoles ont choisi d'enseigner à leurs élèves. Le mortier est une arme d'appui à l'infanterie et n'est donc pas faite, en principe, pour tirer sur les blindés, tandis que le canon antichar est une arme bien plus moderne. Instruire les élèves sur le canon antichar implique donc que l'on ait pris en compte l'importance de la dimension blindée dans les combats modernes, et que l'on ait tiré les conséquences de la bataille de 1940. Un journal britannique dresse le constat que sous l'égide des officiers des Forces françaises libres, les recrues sont instruites à la guerre moderne selon les méthodes décrites par De Gaulle en 1934 dans son livre *Vers l'armée de métier* et que les Allemands ont mis à profit³². À l'inverse, instruire à travers le mortier correspond à une vision plus passéiste des combats, où la dimension blindée n'a pas été prise dans son entier. Il serait certes tentant de conclure que la France libre sous les ordres du général de Gaulle a pris en compte la dimension blindée dès sa création et donc a fait le choix d'une franche modernité, à l'inverse du gouvernement de Vichy et de son état-major qui n'auraient pas voulu voir l'importance du char comme arme en tant que telle, celui-ci devenant alors cantonné à un rôle d'appui. Or cette conclusion est un peu hâtive. En effet, les conventions d'armistice imposent à la France de déposer et remettre toutes ses armes antichars et anti-avions aux autorités allemandes et les unités de l'armée d'armistice ne sont donc pas en mesure de pouvoir conserver ces pièces d'artillerie. Ainsi, les choix opérés par l'École navale de Toulon relèvent autant de difficultés.

L'objectif de cette éducation militaire est de mettre les élèves dans « une ambiance telle que soit modifié rapidement en eux l'esprit du collégien, et de leur apprendre par une stricte discipline le caractère impératif des règlements

30 « Programme d'instruction des élèves aspirants », FNFL, École navale, Camberley, 14 octobre-11 novembre 1940, SHD-MV TTC 71.

31 « Demande supplémentaires d'armes portatives pour l'instruction des élèves », 3^e région maritime, École navale, commandant, n° 353, Toulon, 23 août 1941, SHD-MV TTD 257.

32 La lettre de la France Libre, *News of the Free French Movement*, 20 janvier 1941.

et des obligations militaires³³ ». Au moment de transformer ces jeunes gens en futurs cadres de la marine, leur éducation militaire est aussi pensée comme un moyen permettant de « les habituer à la correction générale qui dorénavant doit toujours régler leur tenue et leurs actes », mais aussi de développer le caractère et la volonté essentiels chez un chef militaire³⁴. Pour cela, la directive centrale de l'enseignement qui régit l'école annonce qu'il est nécessaire de leur faire connaître les traditions de la marine française, et d'exalter chez eux par tous les moyens possibles la conscience professionnelle et l'amour-propre national, qui passent par l'étude des grandes figures maritimes³⁵. Il est toutefois surprenant de noter qu'à l'inverse de l'école des cadets de la France libre qui cherche à se situer dans la directe lignée de Saint-Cyr, il n'y a rien de similaire pour l'école des FNFL. Très peu de mentions et de références sont faites à l'École navale de Brest, et le *Tissier* ne cherche pas à en être l'héritier direct. Bien que la directive insiste sur l'importance de l'enseignement des traditions de la marine, il n'est jamais fait mention des traditions propres à l'école et qui auraient été reprises par les FNFL. Il n'y a pas de remise de sabre par exemple, contrairement aux cadets de la France libre qui se voient remettre leurs galons et célèbrent leur baptême de promotion, pas de « Grand C³⁶ » ni de « Beuglant³⁷ », qui sont pourtant des

33 « Directives centrales de l'enseignement à l'École navale », FFL, Londres, 30 octobre 1940, SHD-MV TTC 71.

34 *Ibid.*

35 *Ibid.*

36 Au temps de l'école embarquée, le chiffre C régule presque toutes les traditions de l'École navale. Il correspond au numéro matricule le plus élevé de la promotion des anciens. Tout le calendrier des traditions est déterminé en fonction de « l'équation du C » ($2C + X =$ le nombre de jours qui restent avant la fin des études à l'École navale). Quand il ne reste plus aux anciens qu'un nombre de jours égal à C à passer à bord du vaisseau-école a lieu la tradition du « Grand C ». Sur les *Borda*, les anciens fabriquent un mannequin hirsute qui est figure l'archétype du mauvais élève. Le jour de la fête proprement dite, le mannequin passe en conseil de discipline en présence des deux promotions et de l'état-major du *Borda*. Réquisitoire et plaidoirie font référence sur un mode humoristique et impertinent aux incidents et au comportement de l'encadrement et des élèves pendant l'année écoulée. Le mannequin du C est invariablement condamné à subir le supplice de la cale ou estrapade. La deuxième phase du rite est marquée par l'exécution de la sentence. Le mannequin du C est hissé à la grande vergue et est précipité dans la mer par trois fois tandis que retentissent les cris des élèves. À partir du transfert de l'École navale à terre, la fête du Grand C est maintenue mais on ne fait plus référence que par le dessin et le chant au mannequin du C et au supplice de la cale. La mise en accusation, la défense et la condamnation disparaissent. Si la référence à l'équation du C tombe rapidement dans l'oubli dès les années 1920, les festivités du Grand C ont toujours lieu à la fin de la scolarité des anciens, en général le jour de la remise du drapeau à la promotion des « fistots ». Le procès et le supplice du mannequin du C jouent sur le registre de la parodie et de la transgression afin de mieux évacuer la frustration accumulée tout au long de la formation face à un régime disciplinaire très rigoureux. Voir Jean Martinant de Prêneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat en histoire sous la direction de P. Levillain, université de Paris X-Nanterre, 2007, p. 207-208.

37 Spectacle composé de chants traditionnels et de sketches humoristiques sur la vie à l'École navale.

éléments constitutifs de l'identité des élèves de l'école. Il semblerait que l'accent n'ait été mis que sur l'instruction, non sur les traditions. L'instruction sur le *Tissier* ne cherche pas à reprendre à son compte les traditions de l'École navale, mais plutôt à se servir des traditions propres à la marine comme ciment entre jeunes officiers et FNFL.

À côté de cet enseignement militaire, une éducation maritime est nécessaire à toute personne se destinant à une carrière à bord de navires. L'objectif ici est de familiariser les élèves avec la mer et d'éveiller et de cultiver en eux le sens marin en leur apprenant la terminologie du métier, le maniement et l'usage du matériel courant, dans la lignée de la formation d'avant-guerre telle que décrite par l'amiral Durand-Viel, ancien chef d'état-major général et vice-président du Conseil supérieur de la marine³⁸. L'instruction scientifique se limite aux seules connaissances qui sont indispensables pour aborder l'étude des sciences appliquées et préparer l'instruction technique, et cette dernière doit fournir des notions théoriques générales sur les sciences appliquées. Pour cela, toutes les occasions sont bonnes pour illustrer l'enseignement théorique par des visites ou travaux pratiques. L'accent est particulièrement mis sur les matières scientifiques qui sont nécessaires à tout officier de marine : navigation, astronomie, électricité, optique, gréement, manœuvre et navigation pratique, sans oublier bien sûr les cours d'artillerie. Cet enseignement théorique est ensuite complété à la mer par les sorties effectuées à bord des goélettes dans le Solent, mais surtout par l'embarquement à bord de navires de guerre en tant que second maître élève aspirant à leur sortie de l'école³⁹. C'est donc une formation qui se fait principalement sur le tas. L'instruction générale est quant à elle une culture dite classique, au sens où l'on enseigne l'histoire, la littérature, etc., sans oublier l'anglais. Il n'y a donc pas de grand bouleversement par rapport à l'avant-guerre pour ce qui concerne les matières enseignées, mais une rupture a tout de même lieu dans l'approche pédagogique. On cherche à développer l'esprit critique des élèves, la réflexion et le jugement par l'observation quand jusqu'alors seules la soumission et l'obéissance aux ordres étaient requises,

38 « Je me suis demandé, à la lumière de la connaissance acquise sur l'esprit de la marine, par quel mécanisme la mer, merveilleuse éducatrice, modelait les caractères de manière à réaliser à bord l'harmonieux accord des fonctions vitales, et à faire du navire, de l'escadre, de la marine tout entière, une sorte de ruche active et ordonnée où chacun tient consciemment un rôle déterminé par l'idéal et l'intérêt communs. Il m'a semblé que c'était par le développement du sens de la responsabilité, sous sa forme la plus élevée, que la mer agissait sur l'homme, exaltait ses sentiments de discipline et de concorde, refrénait ses tendances contraires. » (Georges Durand-Viel, « La dictature de la mer », *Revue des Deux Mondes*, 15 septembre 1939, p. 310-322.)

39 « Formation des seconds-maîtres élèves aspirants à bord », FNFL, état-major, direction personnel officier, n° 1176-PMI, Londres, s. d., SHD-MV TTC 14.

selon l'adage « Pour bien commander il faut avoir bien obéi⁴⁰ ». L'instruction proposée ne cherche pas à mettre spécifiquement l'accent sur la nécessité d'une formation morale et physique. Bien sûr, ces composantes ne sont pas complètement absentes de la formation, mais à l'inverse des écoles de Vichy, qui justifient cette dimension en répondant aux objectifs de régénérescence portés par la Révolution nationale, la France libre préfère y apposer les notions d'exemplarité du comportement et de la tenue, nécessaires chez tout officier. Pour cela, il faut « mettre sans cesse en relief la nature et la grandeur des devoirs de l'officier à l'égard de ses supérieurs et de ses subordonnés et envers le pays, et de montrer le rôle particulier des officiers de marine dans la résurrection de la France⁴¹ ». Si l'objectif de la formation morale telle qu'elle est prodiguée sous Vichy est de proposer un modèle d'officier exemplaire, patriote et dévoué au régime politique, fer de lance de la Révolution nationale⁴², l'objectif de la France libre est à l'inverse de prôner un modèle d'officier exemplaire, car ayant consenti aux sacrifices de l'éloignement de son pays et de sa famille, ayant pris tous les risques pour reprendre le combat aux côtés des Alliés, permettant alors à l'armée de laver l'honneur du pays et de lui assurer un rôle parmi les Grands. Cette absence d'éducation morale spécifique et poussée n'est pas en soi une nouveauté de l'École navale des FNFL. Au contraire, elle aurait à l'inverse tendance à se situer dans la directe lignée de l'école d'avant-guerre, où peu de conférences étaient faites sur le moral ou le devoir des officiers de marine⁴³. Cette continuité s'explique d'autant plus facilement par le fait que, comme le souligne Jean-François Muracciole, « l'encadrement des Forces françaises libres ne semble pas avoir ressenti la nécessité d'expliquer ou de renforcer sens du combat de ces jeunes volontaires ». Il y a très peu de petites conférences tenues par les officiers le soir (à l'inverse de ce que se passe dans les écoles outre-Manche), pas de tract ou de brochure expliquant le sens du combat de la France libre, en un mot pas de propagande de guerre tournée vers les soldats⁴⁴. Ces absences s'expliquent aussi du fait que « plus du tiers des Français libres a rallié entre juin et septembre 1940, c'est-à-dire à un moment où Vichy n'existait pas ou n'avait pas encore complètement découvert sa politique. Dans ces conditions,

40 Interview de l'amiral Chaline, réalisée par l'auteure le 12 janvier 2016.

41 « Formation des seconds-maîtres élèves aspirants à bord », *op. cit.*

42 Voir Morgane Barey, « Un "soldat nouveau" ? La formation morale des officiers dans la France de Vichy », *Revue historique des armées*, n° 287, 2017.

43 Si la conférence du capitaine de frégate Paul Auphan en 1931 sur les « forces morales de l'officier » rencontre un fort écho au sein de l'institution, il est toutefois à noter que cette intervention n'a pas lieu à l'École navale, mais bien en école d'application à bord de la *Jeanne d'Arc*. Ainsi que le démontre Jean de Préneuf dans ses travaux, la spécificité de la culture navale se démarque par une pédagogie qui passe d'abord par l'imprégnation, le style de vie et l'exemplarité, et assez peu par la verbalisation. Voir : Jean Martinant de Préneuf, *op. cit.*

44 Jean-François Muracciole, *Les Français libres*, *op. cit.*, p. 189.

il est difficile de présenter les engagements comme la conséquence d'un rejet de Vichy et de sa politique⁴⁵ ».

Cet enseignement doit permettre de transformer des jeunes hommes en officiers de marine. L'objectif est de tendre vers le but ultime qu'est la préparation à la guerre. Sans que cela soit clairement explicite dans les directives officielles des FNFL, on sent toutefois une volonté de rupture par rapport à l'enseignement tel qu'il était pratiqué à Brest. La volonté de rupture est faible dans l'enseignement technique et scientifique qui reste peu ou prou le même (à l'exception de l'apprentissage nécessaire pour travailler sur du matériel anglais), mais elle est plus sensible dans la formation humaine. À la fin de la guerre, les officiers FFL se sont vu reprocher par leurs homologues restés en France leur flegme et leur détachement vis-à-vis des marques de déférences extérieures, et le peu d'importance accordée au respect strict de la hiérarchie. En effet, la forte place laissée à l'initiative personnelle dans le respect de la discipline qui était enseigné parmi la France libre rompt avec le principe d'une obéissance aveugle des ordres donnés d'avant-guerre⁴⁶. C'est à ce niveau que se situerait la grande spécificité de l'enseignement prodigué, en plus d'une poursuite de l'enseignement militaire en période de guerre.

268

UNE FORMATION SANS ENCOMBRE ?

Contrairement à son homologue française repliée en zone libre, l'École navale des FNFL ne manque pas de moyens, qu'ils soient matériels ou financiers. Au même titre que l'École des cadets qui est son pendant terrien, les écoles de la France libre peuvent composer avec l'aide de la Commission internationale des réfugiés de guerre en Grande-Bretagne, qui prend en charge matériellement et moralement ces jeunes gens⁴⁷. Les autorités britanniques tâchent de subvenir au mieux aux demandes en matériel des FNFL, et contrairement à l'École navale de Toulon, l'école des FNFL ne manque de presque rien. Le ravitaillement en combustible, en matières grasses et en eau est assuré par l'Amirauté britannique, et la nourriture à bord du *Tissier* est bonne et abondante, ce que ne manquent pas de signaler les rapports mensuels envoyés à l'état-major et ce qui est loin d'être le cas dans les écoles restées en zone libre⁴⁸. La qualité de la formation des cadets des FNFL et des élèves français du Royal Naval College de Dartmouth est saluée par les autorités alliées aussi bien que françaises. Si un rapport mensuel du

45 *Ibid.*, p. 193.

46 « Formation des seconds-maîtres élèves aspirants à bord », *op. cit.*

47 « École des cadets des Forces françaises libres », s. l. s. d., SHD GR 4P18.

48 « Rapport mensuel », FNFL, *Président Théodore Tissier*, École navale, Portsmouth, 4 janvier (mais en fait certainement février) 1941, SHD-MV TTC 71.

War Cabinet sur l'organisation des forces alliées fait part dans un premier temps d'un sentiment d'anxiété devant la jeunesse et l'inexpérience des officiers de la France libre, celui-ci souligne toutefois une amélioration générale, aboutissant à une coopération avec les navires britanniques satisfaisante⁴⁹.

Pour autant, l'école se trouve rapidement confrontée à quelques difficultés. Malgré les moyens humains, matériels et financiers mis à disposition du *Tissier* et toutes les directives formulées pour exalter le bon comportement et le sens du devoir chez les élèves, le moral de ceux-ci est loin d'être bon. Ainsi, des rapports mensuels sont transmis aux autorités FNFL, au sein desquels il est fait mention du mauvais état d'esprit du personnel aussi bien que des élèves. Si le recrutement d'élèves officiers à bord du navire se fait sans encombre, il n'en est pas de même pour le personnel chargé de l'instruction. Une affectation à bord du *Président Théodore Tissier* ne semble pas être du goût de tous. En effet, les instructeurs militaires affectés en école sont des cadres de la marine. À ce titre, ils se sont engagés, et ce tout particulièrement en temps de guerre, par goût de l'action, du combat, voire du risque. Le rapport mensuel de février 1941 fait mention d'une « démoralisation déplorable due à une trop longue période d'inactivité du *Tissier*⁵⁰ » et celui du 1^{er} août 1941 établit que :

Il est manifeste que le moral de l'équipage n'est nullement ce qu'il devrait être. Déjà affectés comme la majorité de leurs camarades par les sacrifices sentimentaux que comporte l'accomplissement de leur devoir dans les circonstances actuelles, il se trouve que leur embarquement semble leur porter préjudice. L'embarquement à bord d'un bâtiment qui, tel le *Tissier* n'a qu'une activité relative, n'apporte pas aux hommes le réconfort d'une action dont la fin est immédiate et qui comble leur désir de « se battre⁵¹ ».

Pourtant, si les instructeurs ne se bousculent pas à bord du *Tissier*, il faut remarquer que la qualité de leur travail est régulièrement saluée par l'état-major de l'école. Ce désintérêt des cadres pour une affectation en école n'est pas propre à la France libre ni encore moins à la marine. Toutes les écoles militaires dressent le constat amer que peu de personnels sont enthousiastes à l'idée d'une affectation dans ce genre d'unité, qui peut être perçu comme un frein à la carrière au détriment d'un temps de commandement en unité combattante.

49 Organisation of Allied Naval, Army and Air Contingents, 23 octobre 1941, National Archives, CAB 66/19/12.

50 « Rapport de prise de commandement », FNFL, *Président Théodore Tissier*, 10 février 1941, SHD-MV TTC 1.

51 « Rapport mensuel du mois de juillet 1941 », FNFL, *Président Théodore Tissier*, bord, 1^{er} août 1941, SHD-MV TTC 71.

Pour lutter contre ce mauvais état d'esprit général, il est décidé d'organiser des conférences chaque semaine pour maintenir vivante la foi des équipages en la cause qu'ils ont adoptée. Toutefois, devant la persistance d'un mauvais moral, le conseil des professeurs de l'École navale des FNFL choisit, en février 1942, d'augmenter considérablement le nombre d'heures consacrées aux exercices pratiques et aux visites⁵². Il est difficile de dire si ces directives ont eu l'effet escompté, car à l'été 1942, il est décidé de ne plus poursuivre l'instruction à bord du navire. Dans une note du 21 août 1942 adressée par le capitaine de corvette Jean Recher, commandant supérieur de Portsmouth, au contre-amiral Philippe Auboyneau, commandant en chef des FNFL, sur le fonctionnement de l'école et l'utilisation du *Président Théodore Tissier*, des suggestions sont apportées concernant la prochaine session de cours. La session débiterait par la période ordinaire d'entraînement militaire d'un mois à la caserne Bir-Hakeim située à Eastworth-Avent près de Portsmouth, en remplacement du camp de Camberley. À la suite de cette période, les élèves demeureraient à la caserne où les différents cours leur seraient professés, jusqu'à l'achèvement des transformations de l'avisos *l'Amiens*, basé à Southampton⁵³. Le but de cette manœuvre est de permettre la libération du *Président Théodore Tissier* et d'entreprendre les réparations et transformations nécessaires à son utilisation ultérieure. En effet, des chasseurs devant être basés en Afrique du Nord à la suite des opérations militaires alliées en théâtre méditerranéen, le *Tissier* – en raison de ses capacités d'accueil de personnel, de matériel et d'approvisionnement en essence – est par la suite utilisé comme transport militaire en Afrique du Nord. Dans ce but, il est désarmé de ses fonctions d'École navale à partir du 30 avril 1943, et remplacé par l'avisos *l'Amiens*, alors réarmé sous pavillon FNFL comme bâtiment d'instruction à Casablanca.

L'École navale des Forces navales françaises libres fonctionne ainsi jusqu'en juillet 1943, date à laquelle – l'Afrique du Nord rentrant en guerre – une organisation commune de la marine fut mise en place. Le 3 août 1943, la fusion des FNFL (et dans une plus large mesure des Forces françaises libres) et Forces maritimes d'Afrique est effective, et transforme alors les premières en Forces navales de Grande-Bretagne. L'école navale des FNFL ferme ses portes, et une école commune des forces combattantes ouvre au Maroc, à Casablanca jusque fin 1944.

52 « Procès-verbal de réunion du conseil des professeurs », FNFL, École navale, Portsmouth, 18 février 1942, SHD-MV TTC 71.

53 Ancien avisos de la Première Guerre mondiale, il est transformé en école des mécaniciens, chauffeurs et électriciens, des fourriers et secrétaires depuis le 31 décembre 1940 à Southampton. Note du CC Recher, commandant supérieur Portsmouth à M. le CA commandant en chef les FNFL, Portsmouth, le 21 août 1942, SHD-MV TTC 71.

Quelle conclusion tirer du bref passage de cette école outre-Manche ? Rouverte dès juillet 1940, cette école a eu à cœur de former le plus rapidement possible des officiers de marine compétents et directement employables par les navires de guerre FNFL, afin de les déployer au sein des convois de l'Atlantique. Pour autant, la rapidité de la formation ne s'est pas faite au détriment de la qualité. Plus théorique dans un premier temps, l'enseignement s'est très rapidement enrichi d'une pratique fréquente lors de sorties en mer. La formation militaire a pris en compte les innovations techniques et l'enseignement est orienté dans ce sens. La formation humaine s'est aussi adaptée aux nécessités de la guerre. L'accent est mis sur l'importance de l'esprit critique et de l'initiative dans le respect de la hiérarchie, tirés des conséquences de la défaite de la 1940. Le manque de moyens dont aurait pu souffrir l'école est contrebalancé par les facilités matérielles et financières offertes par le gouvernement britannique. Tout cela a permis l'émergence d'un esprit spécifiquement propre à la France libre, et qui perdurera longtemps après la guerre. Les Français libres sont ainsi convaincus d'avoir sauvé l'honneur de leur pays et incarné son armée aux pires heures de son histoire⁵⁴, tandis que les cadets ressentent une certaine fierté d'avoir combattu toute la guerre durant. Ainsi, au moment des combats d'Indochine et des premiers affrontements aux côtés de ses camarades formés à Toulon, l'amiral Chaline, ancien FNFL, annonçait : « Les FNFL ont une expérience et une facilité que les autres n'avaient pas. On a fait la guerre pendant 5 ans, on n'a jamais cessé de [la] faire, on était tout à fait à l'aise, tandis que les autres commençaient à peine à faire la guerre. On avait une certaine fierté de se sentir plus fort que les autres, mais ce n'était pas reconnu par nos chefs »⁵⁵.

54 Guillaume Piketty, « Français libres à l'épreuve de la Libération », art. cit.

55 Interview de l'amiral Chaline, réalisée par l'auteure le 12 janvier 2016.

Hommage

NÉCROLOGIE
CHRISTIAN HUETZ DE LEMPS (1938-2017)



Christian Huetz de Lemps nous a quittés au tout début d'octobre 2017. C'est une très grande perte pour la géographie et pour l'histoire maritimes car il était un des meilleurs représentants de l'une et de l'autre. Né à Paris, mais venu très jeune aux Sables-d'Olonne où se déroulèrent ses études secondaires, il avait une très grande passion pour la mer, pour les bateaux, pour la pêche, mais aussi pour les îles. L'île d'Yeu lui était particulièrement chère, et il écrivit à plusieurs reprises à son sujet, à commencer, en 1960, par son mémoire de DES: *Étude géographique et historique de l'île d'Yeu*.

Ses études supérieures, commencées à Nantes, furent surtout bordelaises: brillant élève des instituts de géographie et d'histoire de la faculté des lettres de Bordeaux, il obtint sans coup férir, en 1961, à sa première présentation, l'agrégation de géographie, au deuxième rang, qui plus est. De retour du bataillon de Joinville où il effectua son service militaire – à l'époque de l'agrégation, il fut

aussi, ce qui n'est pas banal, international en volley-ball¹ –, il partit une année, grâce à une bourse du Rotary, découvrir ce qui devint aussitôt, conformément au projet qu'il avait déposé pour obtenir cette bourse, son champ de thèse de doctorat ès lettres : les îles Hawaï. Appelé par ses maîtres à rejoindre le brillant institut de géographie bordelais, il y fut dans un premier temps assistant de 1964 à 1968 puis maître-assistant de 1968 à 1979, se spécialisant en géographie tropicale et géographie du Pacifique. En même temps, il poursuivait ses recherches, menait de longs déplacements mais, ce qui est tout aussi exceptionnel, fréquentait également de manière assidue les archives départementales de la Gironde. Le résultat en fut la publication, en 1975, d'un travail considérable, tout à fait original dans l'historiographie portuaire française, son premier grand livre : *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*².

Les apports de ce gros ouvrage de 661 pages étaient nombreux. Tout d'abord, publié à peine deux ans après la grande thèse de Paul Butel sur *La Croissance commerciale bordelaise au XVIII^e siècle*³, il s'intéressait aux bases et prémices de cet essor, en particulier au premier élan de cet armement colonial qui fit à partir des années 1730 la fortune de Bordeaux, jusque-là devancée par La Rochelle et surtout Nantes (voir tout particulièrement les pages 552 à 578). Ce qui retenait tout autant les lecteurs, c'était ce regard neuf souligné par le titre : non pas histoire mais géographie du commerce de Bordeaux. Dans l'esprit de cette géographie historique à laquelle s'était tant attaché un de nos excellents maîtres bordelais, Charles Higounet, dans une démarche qui devait beaucoup à un autre de nos maîtres, Henri Enjalbert, c'était la mise en œuvre de la documentation historique à la manière et dans l'esprit d'un géographe. D'où une étude détaillée des produits importés à Bordeaux et de ceux exportés par son port qui ne trouve d'équivalent aujourd'hui qu'avec les travaux consacrés aux arsenaux. Autre nouveauté qui reste radicale encore à notre époque : le choix d'une période de conflit, au XVII^e siècle qui plus est. Trois autres domaines sont toujours des références quarante ans après : l'étude du système des passeports (p. 67-85), celle du trafic « passagers » (p. 485-520), le rôle majeur du cabotage (p. 49-54 et 124-132), en retrouvant à propos de ce dernier son intérêt pour l'île d'Yeu qui tenait alors une place si importante dans les liaisons maritimes du port de Bordeaux : 501 sorties de caboteurs en 1700-1701 sur un total de 3 108.

Au cours de ses dépouillements, il avait rencontré les engagés que Gabriel Debien nous avait appris à connaître⁴ ; il leur fit une place dans la *Géographie du commerce de Bordeaux* (p. 511-519) mais il avait dépassé dans ses dossiers le règne

1 De 1958 à 1962.

2 Paris/La Haye, Mouton, 1975.

3 Lille, université de Lille III, 1975.

4 *Les Engagés pour les Antilles*, Abbeville, F. Paillart, 1951.

de Louis XIV et il continua à réunir une documentation qui lui permit en 1983 de présenter une synthèse de la question⁵, appréciée au point que quelques années plus tard nos collègues américains lui demandèrent de la publier dans leur langue, notablement augmentée et surtout portée au niveau national⁶. Il reste donc la référence à cet égard également. Il en aurait été de même pour les passagers, mais les recherches pour sa thèse de géographie ne lui permettaient plus d'y consacrer des dépouillements exhaustifs. Il demanda donc à Lucile Bourrachot, archiviste-documentaliste aux archives départementales de Lot-et-Garonne qui en avait rencontré, et à moi-même de collaborer avec lui pour publier des analyses les concernant, ce que nous fîmes à plusieurs reprises⁷. Par la suite, il n'eut plus guère de temps disponible pour continuer à fréquenter les dépôts d'archives girondins, à l'exception d'une recherche sur les liaisons entre Bordeaux et Dunkerque. Notons néanmoins encore deux études historiques, l'une sur « l'entrée du vin de château Latour dans le grand commerce⁸ », l'autre sur les débuts de la chambre de commerce de Bordeaux⁹.

En réalité, il n'abandonnait nullement l'histoire maritime, et on le vit bien par sa participation au *Dictionnaire d'histoire maritime*¹⁰ à laquelle il faut ajouter ses contributions à d'autres dictionnaires¹¹, mais elle était désormais plus étroitement liée encore à la géographie maritime à travers ses recherches sur les îles Hawaï et autres mondes insulaires du Pacifique. C'est ce que l'on constate à la lecture de sa grande thèse de doctorat ès lettres, *Les Îles Hawaï*.

- 5 « Les engagés au départ de Bordeaux (xvii^e-xviii^e siècles) », dans *L'Atlantique et ses rivages (1500-1800), actes du colloque des historiens modernistes de 1983*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1984, p. 133-154.
- 6 « Indentured Servants Bound for French Antillas », dans Ida Altmann & James Horn (dir.), *To Make America: European Immigration in the early Modern Period*, Berkeley, University of California Press, 1992, p. 172-203.
- 7 Par exemple, Lucile Bourrachot, Christian Huetz de Lempis & Jean-Pierre Poussou, « Les départs de passagers pyrénéens par Bordeaux au xviii^e siècle », *Bulletin de la Société des sciences, lettres et arts de Pau*, 1968, p. 133-162; *id.*, « Les départs de passagers originaires de Toulouse et de sa région par Bordeaux au xviii^e siècle », *Actes du XCVI^e Congrès national des sociétés savantes, Toulouse 1971, Section d'histoire moderne et contemporaine*, Paris, Bibliothèque nationale, 1973, t. II, p. 29-39.
- 8 Dans Charles Higounet (dir.), *La Seigneurie et le vignoble de château Latour. Histoire d'un grand cru du Médoc (xiv^e-xx^e siècle)*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1974, p. 199-208.
- 9 « Une naissance dans une conjoncture difficile (1705-1717) », dans Paul Butel (dir.), *Histoire de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, des origines à nos jours (1705-1985)*, Bordeaux, Chambre de commerce et d'industrie, 1988, p. 3-55.
- 10 Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002 : 20 notices.
- 11 Christian Huetz de Lempis a participé à François Bluche (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1988 (64 notices) ; Lucien Bély (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1996 (26 notices) ; Michel Figeac (dir.), *Dictionnaire d'histoire matérielle*, Paris, Armand Colin, 2007 (6 notices) ; *Encyclopedia Universalis*, 1989, avec réécriture en 2003-2004 : 11 notices sur l'histoire et la géographie du Pacifique et de ses îles.

Étude de géographie humaine, soutenue à Bordeaux en 1977. Malgré le titre, les chapitres de géographie physique sont d'une remarquable précision et l'analyse historique tient une place de choix. Il m'arrive souvent de dire à ce propos que si les Japonais avaient lu ce livre, ils auraient pris conscience qu'étaient survenus à plusieurs reprises, entre le xvii^e et le xx^e siècle, des tsunamis aussi destructeurs que celui qui frappa Fukushima. Christian Huetz de Lempz publiera un nombre important d'articles purement historiques intéressant le monde pacifique¹², notamment sur les explorations du plus grand des océans, mais aussi sur les plantations¹³. En fait, formé à un moment où, à l'école de Vidal de La Blache, les géographes continuaient à bénéficier d'une solide formation historique – et les historiens d'une bonne formation géographique –, il ne pouvait aborder une question géographique sans la situer dans son contexte historique.

Néanmoins, c'est donc désormais à l'étude des mondes insulaires du Pacifique, grand domaine de la géographie de cet océan, qu'il consacra l'essentiel de ses efforts, en liaison étroite avec sa carrière universitaire, et parce qu'il travaillait à cette époque en étroite liaison avec l'un de ses maîtres Guy Lasserre, créateur de ce centre d'études tropicales de l'université de Bordeaux qui brillait alors d'un vif éclat. Il eut pour charge, dans l'enseignement et les directions de recherche, de s'occuper certes du monde tropical en général – il connaissait fort bien, par exemple, le Rwanda et le Burundi – mais plus spécialement des milieux îliens du Pacifique, qu'il avait arpentés en tous sens et de leurs liaisons. Il s'y rendit souvent. L'un de ses séjours les plus fascinants – des plus rudes aussi étant donné les conditions de vie qu'il lui fallut supporter pendant plusieurs semaines – dans un milieu insulaire fort peu connu en France à cette époque, fut, en 1982, celui aux îles Salomon¹⁴; parmi les souvenirs les plus pittoresques figure ce tour de

12 Notamment « L'exploration du Pacifique et de ses îles », dans *Le Grand Atlas des Explorations*, Paris, Encyclopedia Universalis, 1991, p. 178-205 ; la direction du numéro spécial, 1-2, 1997, de la *Revue française d'histoire du livre*, consacré à la découverte géographique à travers le livre et la cartographie ; « Du mythe du continent austral au mythe du bon sauvage : l'entrée du Pacifique dans l'œkoumène des Européens au xviii^e siècle », *Bulletin de l'Association de historiens modernistes des universités françaises*, numéro spécial, « Les Européens et les espaces océaniques au xviii^e siècle », 1997, p. 57-81 ; avec Claire Laux, « Exploration, découverte et représentations », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11 (numéro spécial) « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation », 2010, p. 397-409 ; « Les premières campagnes dans le Pacifique », dans Paul Butel (dir.), *Un officier et la conquête coloniale. Emmanuel Rouault 1878-1896*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2008, p. 20-30.

13 « La place des plantations dans l'économie portoricaine », *Les Cahiers d'outre-mer*, n° 96, oct.-déc. 1971, p. 329-394 ; n° 97, janv.-mars 1972, p. 57-97 ; n° 98, avril-juin 1972, p. 142-163 ; « Le déclin des plantations d'ananas aux îles Hawaï », dans *Études géographiques offertes à Louis Papy*, Talence, MSH, 1978 ; « L'effacement du rôle des plantations dans les îles tropicales », dans Guy Mainet (dir.), *Îles et littoraux tropicaux*, Nantes, Ouest Éditions, 1998, p. 45-53.

14 *Un jeune État mélanésien. Les îles Salomon*, Pessac, CRET/université de Bordeaux III, coll. « Îles et Archipels », 1986, rééd. 1995.

l'île de Malaita, la plus sauvage, sur la goélette de l'archevêque catholique de Honiara ! Mais, bien entendu, c'est aux îles Hawaï qu'il consacra le plus grand nombre d'études¹⁵, abordant ainsi de multiples thèmes dans des textes souvent novateurs, tels « Les îles Hawaï au cœur du Pacifique (xix^e-xx^e siècles¹⁶) », « *Melting pot* ou *salad bowl*: le fragile équilibre de la société pluriethnique du cinquantième État des États-Unis, les îles Hawaï¹⁷ », « Naissance, croissance et maturité d'un grand complexe touristique "exotique" : Waikiki¹⁸ ».

Toutes ces publications ne sont que la partie émergée d'un très riche enseignement car il fut pleinement un enseignant-chercheur, se consacrant notamment à la préparation des agrégations d'histoire et de géographie, puis participant au jury de ces concours, occupant d'abord un poste bordelais de 1979 à 1991, puis à Paris-Sorbonne de 1991 à sa retraite en 2007. Dans les deux cas, il assumait les inévitables tâches administratives, dirigeant l'UFR de géographie de Bordeaux puis celui de Paris-Sorbonne, dirigeant également le centre de recherches bordelais sur les espaces tropicaux, et allant plus loin encore dans le soutien à la recherche collective puisqu'il fonda en Sorbonne, en 1996, *Pacifica*. Il fut aussi pendant longtemps – ce qui était lié – secrétaire général des *Cahiers d'outre-mer*. N'oublions pas enfin de nombreuses thèses de doctorat qu'accompagnait un évident charisme¹⁹ lié à sa passion pour les mondes insulaires et les océans, qu'il faisait partager à ses élèves mais aussi à sa famille, tout particulièrement sa fille, Claire Laux, spécialiste éminente de l'histoire des mondes du Pacifique au xix^e siècle, notamment sous leurs aspects religieux. Soit un itinéraire très riche, consacré pour l'essentiel aux questions insulaires et maritimes qui se confondent souvent, sa passion pour le monde de la mer prenant depuis de nombreuses années la forme de l'immense attrait qu'il éprouvait à s'intéresser aux exploits des grands navigateurs de notre temps. Le dernier Vendée Globe, à l'automne de 2016, au départ des

15 Dix-huit, sans compter sa thèse.

16 Paru dans Nathalie Bernardie Tahir et François Tagliani (dir.), *Les Dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires. De l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 2005, p. 49-62.

17 Paru dans Reynald Abad et al., *Les Passions d'un historien. Mélanges en l'honneur de Jean-Pierre Poussou*, Paris, PUPS, coll. « CRM », 2010, p. 789-804.

18 Paru dans Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.), *Les Villes balnéaires d'Europe occidentale du xviii^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 2008, p. 335-348.

19 Voir la très belle préface à ses mélanges de Pierre-Marie Decoudras : « Christian Huetz de Lempis, la géographie au fil du voyage », dans Olivier Sevin, Jean-Louis Chaléard & Dominique Guillaud (dir.), *Comme un parfum d'îles. Florilège offert à Christian Huetz de Lempis*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 2010, p. 19-29. Pour mieux le connaître, se reporter à ce texte et à Jean-Pierre Poussou, « Réception de M. Christian Huetz de Lempis : réponse de M. Jean-Pierre Poussou », *Actes de l'Académie nationale de Bordeaux*, 5^e série, t. XXXVI, 2011, p. 91-107.

Sables-d'Olonne, cette ville tant aimée, fut pour son épouse et pour lui un moment exceptionnel.

Il restera donc comme un grand géographe du monde pacifique mais aussi comme un historien du meilleur niveau. Son premier grand ouvrage avait été un livre d'histoire maritime. Le dernier, celui qui lui apporta une ultime grande joie, fut un autre livre d'histoire consacré à ce milieu insulaire exceptionnel qu'il n'a cessé d'étudier : les îles Hawaï. À travers cet ouvrage (*Le Paradis de l'Amérique. Hawaï, de James Cook à Barack Obama*²⁰), qui nous mène de la découverte de ces îles au temps présent, c'est une histoire complète qu'il nous propose. Il y montre une compréhension exemplaire de la complexité et de l'évolution de ce monde insulaire, écrivant des pages très originales sur la royauté de l'île (en place jusqu'en 1893), sur son rôle et sur l'adaptation difficile des îliens au monde nouveau imposé par les Américains. Il souligne, à partir de 1850-1855, la grande braderie du foncier au profit des nouveaux venus, les *haoles*²¹, avec pour conséquence le développement des plantations de sucre – et plus tard d'ananas –, mais aussi la déstabilisation des Hawaïens de souche, leur déclin démographique et la nécessité pour sauver l'économie capitaliste de plantation mise en place de susciter la venue d'immigrants de plus en plus nombreux, parmi lesquels beaucoup de Japonais et de Chinois. Cependant que dans ces îles le poids des Japonais « devient écrasant », la situation est très dure pour les Hawaïens qui ont finalement beaucoup perdu au remplacement de la monarchie indigène par une république *haole*, et qui ne cessent de voir se réduire leur participation réelle aux décisions, de 1893 à l'accession en 1959 au rang de cinquantième État des États-Unis. Ce n'est que depuis une trentaine d'années que s'est manifesté un fort renouveau hawaïen, très complexe car le métissage est important. Il repose sur la renaissance de la langue hawaïenne, sur le rôle accru d'élites issues des souches indigènes et profite de la société beaucoup plus ouverte que celle de la plantation, dont le déclin économique a été total, qu'a fait naître le formidable essor touristique, fort ancien certes, mais qui n'a pris des proportions extraordinaires qu'à partir du milieu du xx^e siècle, imposant justement cette idée qu'Hawaï est « le paradis de l'Amérique », et générant une population très mélangée.

Ses recherches géographiques l'ont ainsi amené à devenir aussi un grand historien du temps présent, et de la relation complexe entre les sociétés issues du monde européen et les sociétés îliennes du monde pacifique.

Jean-Pierre Poussou

²⁰ Paris, Vendémiaire, 2017.

²¹ Le mot, qui est apparu dès l'arrivée de James Cook, désigne en hawaïen ceux qui ne sont pas de souche indigène. Il est plus spécialement employé pour les « Blancs ».

Chroniques

LES FOURNISSEURS DE LA MARINE DE LOUIS XIV
AU TEMPS DE LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG
(1688-1697)

Caroline Le Mao
CEMMC, EA 2958
Université Bordeaux-Montaigne

Caroline Le Mao a soutenu le 2 décembre 2017, son habilitation à diriger des recherches devant un jury composé des professeurs Olivier Chaline (Sorbonne Université), Laurent Coste (Bordeaux-Montaigne), Michel Figeac (garant, Bordeaux-Montaigne), Amelia Polonia (Porto), Pierrick Pourchasse (université de Bretagne-Occidentale), Jean-Pierre Poussou (émérite, Sorbonne Université) et Guy Rowlands (Saint-Andrews).

Son mémoire de recherche original, intitulé *Les Fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697)*, comporte 720 pages de texte, soit 2,34 millions de signes.

Étudiant l'essor de la marine de guerre sous Louis XIV, Daniel Dessert avait été frappé par « ce petit monde de munitionnaires, de manufacturiers et d'administrateurs qui gravitait autour de Colbert et de ses successeurs », des hommes qui « s'occupaient de tout, monopolisant tout, avec le plein accord du ministre ». Si aujourd'hui, ces financiers sont bien connus, on ne saurait en dire de même des fournisseurs de la marine de guerre. Qui sont-ils ? Qu'ont-ils fait ? Cet univers se limite-t-il à une dizaine d'individus gravitant dans les plus hautes sphères du pouvoir ? La question est d'autant plus obsédante qu'en ce second xvii^e siècle, la France se dote, en l'espace de trois décennies, d'une flotte de guerre qui se place au deuxième voire au premier rang européen alors même que le navire de combat se transforme. Désormais exclusivement destiné à la guerre, ce vaisseau de ligne doit donc être construit tout spécialement. Or, la construction d'un vaisseau requiert des chênes centenaires pour la coque, des pins pour les mâts, des voiles, des cordages, du goudron sans compter toutes les pièces de fer qui renforcent la structure, l'artillerie qui équipe les bâtiments, un inventaire presque sans limites de marchandises qu'il fallait drainer vers les arsenaux.

Étudier ces fournisseurs de la marine de guerre était donc séduisant mais imposait des choix tant méthodologiques que chronologiques. Désignés par des termes comme fournisseur, entrepreneur, munitionnaire, mais aussi tout simplement marchand, maître fondeur, etc., les fournisseurs navals ne sauraient être conçus comme un groupe; ils ne forment ni un corps ni une compagnie, et personne, à l'époque, n'a une vision claire de l'ensemble de ces hommes qui assurent l'approvisionnement de la marine. Le monde des fournisseurs de la marine est donc une nébuleuse qu'il appartient à l'historien de constituer en groupe, en partant d'une définition primaire. Nous avons donc considéré comme fournisseur de la marine toute personne, physique ou morale, ayant à un moment ou à un autre fourni à la marine un bien matériel, depuis la matière première jusqu'au produit fini, moyennant une rémunération correspondant à ce bien.

284

Sur le plan chronologique, la guerre de la Ligue d'Augsbourg s'est rapidement imposée pour plusieurs raisons: c'est le moment où l'État consacre à sa flotte des moyens sans précédent, ce qui tient au fait qu'il s'agit d'un conflit lors duquel la marine est appelée à jouer un rôle décisif (affrontement contre les trois puissances navales du temps, projet d'envahir l'Angleterre...). De plus, cette coalition de la Ligue d'Augsbourg impose à la marine des conditions particulières de développement. En se lançant dans un conflit contre l'Angleterre et la Hollande coalisées, la France se ferme ses habituelles voies d'approvisionnement, à commencer par l'espace baltique. Il faut donc produire et fabriquer ce qu'on ne peut plus acheter à l'extérieur, ce qui suppose qu'on se tourne presque exclusivement vers le marché et les fournisseurs nationaux. Enfin, si l'on replace cette séquence chronologique dans l'histoire de la marine française, étudier la guerre de la Ligue d'Augsbourg permet de centrer l'étude sur une période de conflit naval intense pour voir comment un système de création récente résiste à la pression exercée par une très forte demande, en ne comptant que sur ses propres forces.

Répondre à ces interrogations imposait la constitution d'un solide corpus documentaire, aussi diversifié que possible. À défaut d'un fonds dédié aux fournitures de la marine, nous avons mobilisé les séries B² et B³ du fonds Marine conservé aux archives du CARAN, soit la correspondance active et passive du secrétariat d'État à la Marine (série B² et B³), c'est-à-dire des lettres, mais aussi des mémoires, des inventaires de magasins d'arsenaux, sans oublier les ordres et dépêches du roi, les passeports, les instructions. Ce rôle archivistique permettait une approche essentiellement qualitative, que l'on a pu compléter par une approche statistique, rendue possible par l'exploitation systématique des ordonnancements principal (9 500 ordres de paiements) et secondaire (6 500 ordres de paiement pour Brest et Toulon). Cette masse nous a permis

d'identifier les fournisseurs, que nous nous sommes employée à retrouver chez les notaires, dont les minutes étaient conservées à Angoulême, Bayonne, Bordeaux, Épinal, La Rochelle, Nantes, Nevers, Rochefort, Saint-Quentin-en-Yvelines, Toulon, Paris et Versailles ; ce sont ainsi près de 1 095 contrats qui furent retrouvés et transcrits. À ces documents maîtres, se sont ajoutées des pièces de diverses natures, comme des procurations, des oppositions, de simples déclarations souvent éclairantes quant aux manières de travailler des fournisseurs, ainsi que des actes de vente, d'achat, de location... Ces trois blocs ont constitué l'ossature du corpus, qui a aussi pour particularité d'intégrer des trésors d'archives comme les dossiers de la série D relatifs au matériel naval, les états abrégés de la marine, ou le fonds Arnoul.

À partir de cette masse d'archives, il s'est agi de reconstituer le monde des fournisseurs dans toute sa diversité, en conservant tout au long de l'étude quelques fils rouges : saisir l'approvisionnement de la flotte dans sa globalité, en ne négligeant pas les « petits » approvisionnements ; renverser les perspectives en saisissant les questions d'approvisionnement du point des fournisseurs et non de celui de la marine ; étudier les interactions entre guerre et approvisionnement naval, pour voir comment, par les perturbations qu'elle provoque – interruption des circuits traditionnels, accroissement fort et rapide de la demande, etc. –, la guerre révèle des dysfonctionnements, impose de nouvelles contraintes et oblige à trouver de nouvelles réponses, promises pour certaines à un bel avenir.

La première partie de ce travail pose les cadres de l'étude. Il faut, dans un premier temps (chapitre 1), examiner la flotte française telle qu'elle se présente au début et à la fin du conflit, tout en étudiant finement ce qu'elle a traversé. La démarche est essentielle dans la mesure où chaque grande bataille sur mer suppose des navires à réparer, des stocks à reconstituer, tandis qu'une réorientation de la politique navale peut provoquer d'un coup un arrêt des commandes. Il faut ensuite (chapitre 2) définir ce dont une flotte a besoin, en procédant à un inventaire aussi exhaustif que possible des matières et produits nécessaires, et en tâchant d'apprécier tant les quantités nécessaires que les qualités requises. Cette étude des besoins doit enfin être confrontée à celle des moyens mis à disposition pour équiper cette flotte (chapitre 3), en évaluant les sommes mises à disposition et la manière de les ventiler.

Une fois ces besoins et ces moyens définis, c'est alors que les fournisseurs peuvent entrer en scène pour « s'emparer » de ce marché. La deuxième partie consiste donc à les suivre dans l'exercice de leur tâche. Il faut tout d'abord comprendre comment on peut devenir fournisseur de la marine du roi (chapitre 4) ; s'agit-il d'être recruté ou de se faire recruter, et dans les deux cas, comment ? Une fois le contact établi, comment se contractualise la relation et surtout, comment se forme le prix des marchandises, une donnée qui cristallise

le rapport de force entre la monarchie et ses fournisseurs. Une fois le fournisseur engagé, il doit accomplir son contrat (chapitre v), ce qui suppose qu'il soit doté des moyens pour le faire, qu'il produise une marchandise conforme aux attentes de la monarchie, pour enfin la livrer et se faire payer son dû. Dès lors se pose une question essentielle : le métier de fournisseur de la marine est-il rentable (chapitre vi) ? Une telle question nous a conduit à examiner les profits réalisés par les fournisseurs, en s'attachant aux bénéfices directs et indirects, matériels ou immatériels, légitimes et légaux, ou non, sans oublier ceux qui ne firent pas de profits, ou échouèrent dans l'accomplissement de leur engagement.

286 C'est alors que l'on peut, dans une dernière partie, aller au plus près des fournisseurs pour enfin comprendre qui ils sont, combien ils sont, d'où ils viennent et pourquoi (chapitre vii). Pèsent-ils tous d'un même poids dans ce système complexe qu'est l'approvisionnement naval ? Au-delà de la diversité des individus, peut-on retrouver des profils types ? De plus, pour mieux comprendre le fournisseur, il faut l'appréhender dans son rapport à l'autre (chapitre viii), que cet autre soit l'appareil administratif dans son ensemble, les autres fournisseurs, associés ou concurrents, ses subordonnés (commis, ouvriers, sous-fournisseurs) et enfin l'ensemble des Français, dont certains ont parfois le sentiment de subir cet approvisionnement naval qui peut interférer avec leur activité quotidienne. Et pour achever ce parcours, qui rapproche progressivement de cet individu qu'est le fournisseur de la marine, nous sommes concentrée sur quelques personnages croisés au fil de ces pages (chapitre ix), qu'il s'agisse du cordier bordelais Jean Viaut, de Pierre de Grandguillaume, du plus grand maître fondeur du temps René de Landouillette, du poudrier génois Boccony...

LA CARTE NAUTIQUE ET SES USAGES
(VERS 1830 – VERS 1880)

Isabelle Knab-Delumeau
EA 1161 centre François-Viète
Université de Bretagne-Occidentale, Brest
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

Thèse préparée à l'université de Bretagne-Occidentale, au centre de recherche bretonne et celtique sous la direction de Philippe Jarnoux et soutenue le 12 décembre 2017. Le jury était présidé par Sylviane Llinares et composé de Claire Laux, Gilles Palsky et Isabelle Surun.

Les cartes anciennes et particulièrement celles qui représentent les espaces maritimes ont fait l'objet de très beaux travaux ; par comparaison, les cartes modernes ont suscité un engouement bien moins grand. Si l'on excepte le très bel ouvrage d'Olivier Chapis qui couvre les premières décennies du XIX^e siècle, il faut admettre qu'il existe peu de travaux sur la cartographie nautique au XIX^e siècle. Il faut s'en remettre à des ouvrages vieillissés qui restent certes très utiles comme l'étude historique sur les ingénieurs hydrographes rédigée par l'ingénieur Rollet de l'Isle en 1914. L'historiographie étrangère n'est pas plus fournie. Il reste à construire une histoire de l'Hydrographic Office. On notera cependant la très utile thèse de doctorat d'Adrien Webb en 2010 mais qui s'arrête en 1829. De la même façon, on trouvera peu de travaux sur le service hydrographique des États-Unis ou des Pays-Bas. On peut ajouter que le point de vue est souvent celui d'une histoire des institutions et des hommes qui les ont servies et très peu une histoire de la cartographie en elle-même. Enfin, l'histoire de l'hydrographie ibérique au XIX^e siècle reste presque totalement méconnue. Cette importante lacune dans l'historiographie s'explique difficilement et surtout tranche avec la grande variété des travaux consacrés à la cartographie plus ancienne. Pourtant l'histoire de la cartographie nautique constitue un poste d'observation original quand on cherche à embrasser l'histoire des activités maritimes françaises. C'est l'occasion de mettre en perspective des sujets rarement évoqués ensemble. En effet, le Dépôt des cartes et plans a accompagné – et c'était là sa mission principale – les opérations militaires menées par la marine française mais aussi

les activités économiques comme la pêche et notamment la pêche morutière et bien sûr le commerce. L'étude de la cartographie des côtes françaises nous ramène enfin aux problématiques de l'aménagement des estuaires, des zones portuaires et d'une manière générale à tout un monde en plein développement tourné vers l'extérieur.

288 Nous nous sommes efforcés de prendre en compte toutes les campagnes hydrographiques, même les travaux les plus modestes. Cela nous a conduit à redonner toute son importance à une hydrographie qui n'est pas réductible à la seule histoire coloniale. La période étudiée est une époque d'ouverture à laquelle ont participé les officiers de marine, les capitaines marchands et, largement aussi, le monde des savants représentés par les ingénieurs hydrographes. Cette période couvre six décennies de 1830 à 1880. Elle commence avec le regain d'intérêt que la France manifeste pour les activités maritimes et l'expansion coloniale. Les années 1880 constituent un tournant à plus d'un titre. Premièrement, c'est le moment où s'achève la révision des cartes du *Pilote français* interrompue par la guerre de 1870. C'est la fin d'une époque pour l'hydrographie des côtes françaises. De plus, le processus de colonisation prend une orientation différente, c'est le moment où se précise le projet politique qui mène la France sur la voie d'un empire colonial de plus en plus structuré, beaucoup plus « terrestre » si l'on peut dire, et sans doute moins « maritime ». Sur le plan de l'hydrographie, les répercussions sont importantes. En effet, dans tous les territoires qu'elle conquiert, la France trace peu à peu des frontières, met en place des structures administratives et dresse des cadastres. Ce sont des officiers cartographes qui sont chargés de cette tâche, ils édifient alors un réseau géodésique qualifié de définitif sur lequel s'appuieront désormais les cartes nautiques. L'hydrographie française se concentre alors exclusivement sur l'empire colonial, et les moyens qui sont alloués au Dépôt sont fonction de ces nouveaux besoins redéfinis selon ce périmètre. La participation des officiers de marine aux progrès de l'hydrographie diminue aussi sensiblement, on parvient alors au terme de cette logique si féconde fondée sur une exploitation très pragmatique des compétences et de la bonne volonté de ces hommes. C'est la fin d'une époque pendant laquelle l'hydrographie était un véritable tremplin de carrière, c'était aussi le moyen pour ces officiers prometteurs de participer au progrès de la connaissance. On trouve dans les sources de nombreux indices qui témoignent de cette fierté. Par comparaison avec la période qui s'ouvre à la fin de la décennie 1880, la période étudiée peut légitimement apparaître comme un véritable âge d'or.

La carte nautique est conçue dans un but précis et pour un usage précis, il s'agit d'un outil nécessaire à la navigation, une sorte de machine à calculer à l'aide de laquelle le navigateur pourra faire son point et déterminer le cap

qu'il doit suivre. Nous sommes ici à l'ère de la carte moderne. Par définition, les ingénieurs hydrographes veulent faire de la carte nautique la traduction graphique des seules données issues du terrain, données qui ont été observées et mesurées et dont les approximations font l'objet d'un traitement mathématique. Les ingénieurs qui ont à choisir les éléments du monde qui seront représentés suivent un raisonnement qu'ils s'efforcent de soustraire à leur subjectivité. Il faut admettre qu'ils y réussissent assez bien. Les cartes sont des modèles de sobriété derrière lesquelles s'effacent leurs auteurs. Elles sont conçues pour ne présenter aucune ambiguïté et ne laisser la place à aucune interprétation de la part de l'utilisateur. Tout ceci est tourné dans le seul but de servir à la sécurité de la navigation. De ce fait, la carte nautique est un document qui résiste aux tentatives d'analyse proposées par l'historiographie de la carte en général. S'il est bien vrai que les cartes sont des textes, les cartes nautiques paraissent singulièrement peu bavardes. Il faut reconnaître que cette matière résiste aux problématiques qui sous-tendent les très riches travaux qui existent dans le domaine de la cartographie terrestre et notamment en situation coloniale. La question des intentionnalités, celle du reflet des jeux de pouvoir ainsi que l'évolution des rapports à l'espace demeurent absentes des cartes nautiques. Nous avons choisi plutôt d'orienter davantage notre étude dans le champ historiographique de l'histoire des techniques.

Le Dépôt des cartes et plans et les ingénieurs hydrographes qui y sont attachés sont chargés de collecter et de contrôler la qualité des données. Ils supervisent également la rédaction des cartes ainsi que la gravure et enfin la distribution aux librairies conventionnées et aux ports militaires qui approvisionnent les navires de guerre. Le constat que l'on peut faire est assez désespérant tant la rentabilité de l'opération est faible. En effet, cette institution déjà centenaire fonctionne comme un véritable service public relativement fermé à l'idée d'une réflexion audacieuse sur les tarifs de ses productions. La production des cartes française coûte cher et sa position sur le marché est finalement très limitée en raison principalement d'une diffusion insuffisante de ses publications. L'Hydrographic Office domine largement.

Cet angle nous a permis de tracer, en regard de l'offre, les contours de la demande. Nous avons cherché à préciser les attentes des marins et les considérations qui guidaient leurs choix. La période étudiée est tout à fait intéressante sous ce rapport et constitue un moment particulier de l'histoire de la navigation. En effet, paradoxalement, de nombreux indices suggèrent que les innovations techniques que sont le moteur à vapeur, les dispositifs d'éclairage des côtes ainsi que la généralisation des chronomètres ont conduit à rendre la navigation plus dangereuse dans un contexte où la vitesse conditionnait la rentabilité de l'aventure maritime. Les risques auxquels consentaient les marins

étaient finalement très importants, faute de pouvoir définir les conditions d'une navigation vraiment sûre. Les efforts des hydrographes sont à mettre en relation avec les progrès réalisés également dans le domaine de la météorologie, de l'océanographie de la construction navale et de la chronométrie qui, tous, contribuent à la fiabilisation des méthodes de navigation. Une partie importante de cette thèse est consacrée à mettre en évidence les rythmes de cette évolution qui expliquent largement les conditions de la mondialisation du XIX^e siècle.

Pour finir, nous nous sommes intéressée aux aspects très matériels de l'usage des cartes ; or la documentation manque sur cet aspect des choses. On trouvera de beaux travaux sur les innovations techniques et notamment l'avènement de la vapeur mais rarement les sources nous permettent de saisir ce qui se passe en mer et comment les hommes ont adapté leurs pratiques aux mutations technologiques. Pourtant, dans ce domaine, rien de va de soi. Les lacunes de l'historiographie s'expliquent sans doute par l'idée reçue que les capitaines marchands restent attachés à leurs routines et sont réfractaires aux progrès. De fait, il est assez difficile d'approcher cette profession tant les sources manquent. Les marins eux-mêmes ont peu écrit sur leur tâche quotidienne. Et on ne trouvera aucun secours dans la très abondante littérature maritime du XIX^e siècle qui s'attache davantage à décrire un monde à travers ses aspects folkloriques.

Il faut bien sûr se défaire de ces préjugés, la documentation parcourue montre, au contraire, des hommes à l'affût de l'innovation et prompts à s'interroger sur leurs pratiques. L'innovation est acceptée dès lors qu'elle apporte une meilleure rentabilité à l'entreprise maritime. Ce qui d'ailleurs ne doit pas nous étonner. Dans notre exploration des pratiques à bord des navires, nous avons été frappée par l'apparente inadéquation entre le bateau et la carte moderne. Nous sommes partie à la recherche du moment où les marins ont commencé à utiliser la carte dans le cadre des navigations côtières, comme on le pratique encore aujourd'hui, du moins en l'absence de GPS. Il est recommandé de déterminer son point par trois relèvements, on obtient ainsi une excellente probabilité de s'être trouvé au centre du triangle qu'on a tracé. De la sorte on peut se diriger de proche en proche très efficacement. Cette navigation est très adaptée sur des navires propulsés à la vapeur, sur lesquels on peut faire varier facilement le cap ou la vitesse. Cette méthode de navigation est très sûre même si la carte n'est pas très précise. Cependant elle ne s'impose que très tard : nous en avons trouvé la première mention explicite en 1864. Nous en avons conclu que si cette évolution est si lente c'est que les processus cognitifs qui la soutendent ont eu besoin d'un temps de maturation. Dans cette partie de nos recherches, il nous a été nécessaire de nous appuyer sur l'armature conceptuelle fournie par la psychologie cognitive, autre domaine *a priori* assez éloigné des problématiques de la recherche historique. Nous y avons trouvé des méthodes

qui, prudemment exploitées, peuvent permettre d'expliquer ce que nous avons constaté.

Enfin, la dernière pièce du puzzle est le navire lui-même. Il faut attendre la fin des années 1860 pour voir apparaître des locaux où sont réunis, à proximité immédiate, la carte, déroulée sur une table à carte, la barre de manœuvre et le compas de relèvement. C'est à cette seule condition qu'un usage moderne en navigation côtière, c'est-à-dire celui que nous avons appelé la navigation en temps décalé a pu s'imposer. On trouve d'ailleurs à partir de ce moment-là d'assez fortes dissemblances entre les navires de commerce et les navires de guerre. Sur les navires de guerre, et notamment les cuirassés, les contraintes du combat font passer au second plan l'ergonomie de la fonction navigation. C'est pour cela qu'on voit fleurir un nombre assez important d'appareils très curieux destinés à faire survivre des processus cognitifs qu'on ne peut comprendre qu'en admettant que les hommes de quart n'aient que rarement eu l'occasion d'avoir la carte sous les yeux. C'est ainsi qu'il faut comprendre enfin l'établissement de l'école des pilotes de la flotte et ses curieuses méthodes, véritable fossile qui a survécu jusque dans les années 1960.

MONTPELLIER ET SA LAGUNE. HISTOIRE SOCIALE
ET CULTURELLE D'UN MILIEU NATUREL
(XI^e-XV^e SIÈCLE)

Lucie Galano

Thèse de doctorat d'histoire soutenue le mardi 20 juin 2017 à l'université Paul-Valéry – Montpellier III, 681 p. + 360 p. d'annexes.

Jury : Hélène Débax, professeure d'histoire médiévale à l'université Toulouse II – Jean-Jaurès (rapporteuse) ; Geneviève Dumas, professeure d'histoire médiévale à l'université de Sherbrooke (codirectrice) ; Patrick Gilli, professeur d'histoire médiévale à l'université Paul-Valéry – Montpellier 3 ; Benoît Grenier, professeur d'histoire moderne à l'université de Sherbrooke ; Daniel Le Blévec, professeur émérite d'histoire médiévale à l'université Paul-Valéry – Montpellier 3 (président du jury) ; Enrica Salvatori, professeure d'histoire médiévale à l'université de Pise ; Mathias Tranchant, maître de conférences en histoire médiévale à l'université de La Rochelle (rapporteur).

C'est sans conteste une histoire environnementale *située* ou *localisée*, au sens géographique des termes, que propose Lucie Galano, dont la thèse trouve son origine dans l'attachement durable à un territoire, suscitant la curiosité historique puis la démarche historique¹. Cette recherche de doctorat, menée dans le cadre d'un programme de cotutelle franco-canadien, fut ainsi engagée en 2012 dans le prolongement d'un travail de master réalisé sous la direction de Geneviève Dumas et de Daniel Le Blévec², qui se focalisait déjà sur le même cadre spatial : la portion lagunaire du littoral languedocien située entre le fleuve côtier du

1 Comme le souligne Alice Ingold, c'est souvent, semblablement, à partir de « forts ancrages régionaux » – à la faveur de la proximité disciplinaire française entre histoire et géographie – que plusieurs travaux ont permis, dans les dernières décennies, de « dessine[r] un intérêt convergent pour le *fonctionnement* dans la longue durée d'espaces écologiques complexes », en dépit de l'institutionnalisation tardive du sous-champ disciplinaire de l'histoire environnementale en France : voir Alice Ingold, « Écrire la nature. De l'histoire sociale à la question environnementale », *Annales. Histoire, sciences sociales*, « Environnement », dir. Alice Ingold, vol. 66, 2011, n° 1, p. 11-29, en part. p. 23.

2 Lucie Galano, « Le milieu lagunaire du Bas-Languedoc au Moyen Âge : un essai lexicographique », mémoire de master dactylographié, Université Paul-Valéry - Montpellier 3, 2011.

Vidourle³ et le mont de Sète – l'étang de Thau, plus à l'ouest, étant donc exclu de l'analyse. Cet espace correspond, selon les toponymes contemporains, à l'étang de l'Or et aux six étangs palavasiens dans l'actuel département de l'Hérault, lesquels tendaient à être d'un unique tenant à l'époque médiévale, formant une seule et même lagune, reliée à la mer par des graus⁴. Ce découpage spatial fut, en pratique, moins aisé à établir pour ses limites septentrionales, comme l'explique Lucie Galano au cours de sa présentation. Au cœur du projet, dès les débuts, se trouvait la volonté tenace d'analyser, en médiéviste, les liens entre des « zones humides⁵ » littorales et Montpellier, jeune cité marchande fondée au x^e siècle, en plein essor dès le xii^e siècle, s'affranchissant irrésistiblement de la tutelle d'une ville comtale d'origine carolingienne (Melgueil, actuelle Mauguio), située elle aussi dans la zone étudiée. Patrick Gilli désigne cet espace comme un « hinterland lagunaire » – Hélène Débax évoquant quant à elle un *contado* en référence aux cités italiennes –, à la fois « évident et fluctuant », au sein duquel la présence d'un évêché insulaire (Maguelone) et de différentes petites communautés littorales (Candillargues, Frontignan ou encore Vic) n'est bien entendu pas oubliée.

Le projet de Lucie Galano naît du souhait, partagé par plusieurs travaux récents de l'historiographie régionale⁶, de dépasser le présentisme de la vision dépréciative du littoral bas-languedocien, laissant penser que le Languedoc serait séculairement dépourvu de « maritimité »⁷. Dans ce contexte, seul un

- 3 Frontière contemporaine entre les départements de l'Hérault et du Gard et, sur un plan géologique, ligne de démarcation schématique entre la côte à lido languedocienne et le delta du Rhône. Patrick Fournier préfère quant à lui évoquer un « bas-Rhône languedocien », par opposition à un « bas-Rhône provençal » : voir Patrick Fournier, « Aménagements hydrauliques. Les métamorphoses de l'eau en Provence et en Comtat », *xvii^e siècle*, n° 221, 2003/4, p. 585-601.
- 4 Voir l'évocation contemporaine de ce territoire, à la demande du Conservatoire du littoral, à mi-chemin de la poésie, de l'autobiographie et de l'érudition (parsemée d'imprécisions historiques), par le militant occitaniste Yves Rouquette (1936-2015) : Yves Rouquette, *Vic, le Méjan, l'Or. Étangs de Montpellier*, Arles, Actes Sud, 2003.
- 5 Bien qu'anachronique, cette expression sert utilement de point de rencontre interdisciplinaire aux membres du Groupe d'histoire des zones humides (GHZH) fondé en 2003. Comme Jean-Michel Derex, il est par exemple possible de préférer l'expression de « pays d'étangs et de marais » (*La Mémoire des étangs et des marais*, Paris, Éditions Ulmer, 2017).
- 6 Pour l'époque médiévale, voir : Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot, *Les Ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Paris, Le Manuscrit, partie I, « Commerce et ports languedociens ». Pour les époques moderne et contemporaine, voir : Gilbert Larguier (dir.), *Les Hommes et le littoral du golfe du Lion (xvi^e-xviii^e siècle)*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 2012 ; Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (xvi^e-xxi^e siècle)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2012.
- 7 Comme l'explique Patrick Louvier – qui souhaite rendre à l'histoire du Languedoc sa « maritimité » –, ce sont des « préjugés sanitaires » développés aux xviii^e et xix^e siècles pour appuyer les « vues déclinantes » présentant l'essoufflement du grand commerce languedocien entre le Moyen Âge et l'époque moderne comme une fatalité géographique, qui provoquèrent le développement d'une « vision toute pessimiste d'une région séparée de la mer ». (Patrick Louvier, *ibid.*, p. 11-15.)

inédit et irrésistible « désir du rivage » né au XIX^e siècle⁸, parachevé un siècle plus tard par la démoustication et l'aménagement du golfe du Lion conduits par l'État aménageur des années 1960-1970⁹, aurait entraîné l'appropriation du littoral à des fins touristiques et récréatives. À l'échelle microlocale de l'étang de l'Or et des étangs palavasiens, cette vision est d'autant plus intenable qu'elle plonge dans l'obscurité totale les siècles qui succédèrent à l'occupation protohistorique du site portuaire de Lattara, dans l'actuelle agglomération de Montpellier (commune de Lattes), dont les archéologues ont révélé et révèlent encore toutes les richesses depuis la découverte des premiers vestiges au milieu des années 1960¹⁰. Ainsi, dans les faits, de la période antique au Moyen Âge tardif en passant par le haut Moyen Âge, la « prédilection pour les zones humides, vallées et surtout littoral lagunaire » du Bas-Languedoc, la partie orientale ne faisant pas exception, ne semble pas s'être démentie, en dépit de phases de flux et de reflux de l'occupation humaine¹¹. Pour contribuer à la déconstruction d'une illusion historique née à la fin de l'époque moderne¹², Lucie Galano aspire alors à étudier la présence, du XI^e siècle au début du XV^e siècle, des « *sapiens* du Moyen Âge », pour reprendre une belle expression employée par Geneviève Dumas au cours de la soutenance, dans ce milieu littoral amphibie aux caractéristiques géophysiques si spécifiques. Hélène Débax apprécie ce décentrement, qui porte l'attention sur un territoire de « marge » urbaine – au sens de bordure spatiale périphérique, mais aussi de

- 8 Alain Corbin, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Paris, Flammarion, 1988.
- 9 Sur le sujet, voir : Jean Sagnes, « L'aménagement touristique de la côte du golfe du Lion », dans Jean Sagnes (dir.), *Deux siècles de tourisme en France (XIX^e-XX^e siècles)*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 2001, p. 27-53.
- 10 Fondée par des Étrusques fortement hellénisés au VI^e-V^e siècle avant notre ère dans la plaine deltaïque du Lez, la cité portuaire de Lattara fut occupée jusqu'au III^e siècle de notre ère. Depuis les années 1980, le site archéologie de Lattara est devenu le siège d'un projet-pilote qui héberge conjointement le centre de documentation archéologique régional, soit les principales infrastructures du laboratoire du CNRS « Archéologie des sociétés méditerranéennes » (UMR 5140), un musée (musée archéologique Henri-Prades) et une école de fouilles. Pour en savoir plus sur ce site archéologique, on peut consulter les volumes de la série « LATTARA » édités depuis 1988 par ce laboratoire, ou encore la synthèse suivante : Michel Py, *Lattara (Lattes, Hérault). Comptoir méditerranéen entre Étrusques, Grecs et Romains*, Paris, Errance, 2009. Pour un autre point de vue sur le site archéologique de Lattara, qui remet notamment en cause les origines étrusques du site, défendues par les archéologues de l'UMR 5140, en insistant sur la difficulté d'interpréter les phénomènes d'acculturation au travers des seuls matériaux archéologiques, voir : Daniela Ugolini, « Présences étrangères méditerranéennes sur la côte du Languedoc-Roussillon durant l'âge du fer : de la fréquentation commerciale aux implantations durables », *Pallas. Revue d'études antiques*, n° 84, 2010, p. 83-110.
- 11 Joël André, Lucie Chabal, Bui Thi Mai & Claude Raynaud, « Habitat et environnement autour de l'étang de l'Or au premier millénaire. Approches pluridisciplinaires », *Revue archéologique de la Narbonnaise*, n° 30, 1997, p. 85-116, en part. p. 87.
- 12 Voir notamment l'ouvrage de Charles Lenthéric (1837-1914), ingénieur des Ponts et Chaussées (Charles Lenthéric, *Les Villes mortes du golfe du Lion*, Paris, E. Plon & Cie Imprimeurs-Éditeurs, 1876).

territoire dominé par le centre doté d'une certaine autonomie – essentiel au métabolisme de la ville¹³. Ce changement de focale peut être mis en rapport avec les travaux récents sur le rôle productif des garrigues de l'arrière-pays montpelliérain à l'époque médiévale¹⁴.

296

La thèse de Lucie Galano se structure autour de trois parties, découpées en huit chapitres au total. Lucie Galano indique avoir eu grand mal à établir un plan tant tous les aspects du sujet semblent s'interpénétrer et regrette de n'avoir pu consacrer spécifiquement une partie, comme elle le souhaitait initialement, à l'aménagement du milieu¹⁵. La première partie est consacrée à l'étude de la délimitation des cadres politiques et institutionnels réglementant l'espace, en vue de son appropriation. De cette partie, ressortent notamment la complexité des processus de bornage et de délimitation juridique du littoral lagunaire, dans un contexte médiéval marqué par l'extrême complexité des liens féodaux et, plus généralement, l'enchevêtrement des normes juridiques. La deuxième partie est consacrée à la question de l'exploitation des ressources naturelles (ressources piscicoles, ressources algales et sableuses, ressources salines, etc.), sur la base d'un propos s'inscrivant en grande partie dans l'histoire des techniques. Lucie Galano, qui met au jour un certain zonage fonctionnel à l'échelle de la lagune (exploitations des salines à Mireval et pêche à Frontignan, par exemple), s'intéresse également à la question de la commercialisation des ressources prélevées dans la zone lagunaire, laquelle se fait surtout à l'échelle du Bas-Languedoc, même si la production d'anguilles et la production saline du littoral lagunaire peuvent être exportées au-delà des limites régionales. Enfin, la troisième partie évoque la question de la navigation à l'intérieur et au-delà de la lagune, en se recentrant notamment sur le port de Lattes-Latis, issu de l'implantation d'un *castrum* au XII^e siècle à quelques centaines de mètres au nord-ouest de l'implantation antique de Lattara¹⁶. L'étude des techniques de

13 Pour la conceptualisation de la notion de « marge », voir : Samuel Depraz, *La France des marges. Géographie des espaces « autres »*, Paris, Armand Colin, 2017.

14 Charlotte Britton, Lucie Chabal, Gaspard Pagès & Laurent Schneider, « Approche interdisciplinaire d'un bois méditerranéen entre la fin de l'Antiquité et la fin du Moyen Âge. Saugras et Aniane, Valène et Montpellier », *Médiévales. Langues, Textes, Histoire*, n° 53, 2007, p. 65-80, en ligne : <https://medievales.revues.org/3573>, consulté en avril 2018.

15 Si Lucie Galano a bel et bien étudié la question de l'aménagement du territoire lagunaire (aménagement des canaux de drainage dans le chapitre IV, des canaux et chenaux portuaires dans le chapitre VII), c'est toutefois sans lui consacrer spécifiquement une partie : sur ce point, Mathias Tranchant aurait trouvé plus cohérent de réunir les éléments étudiés, afin d'avoir une vue d'ensemble.

16 Voir les productions cartographiques de Philippe Blanchemanche : Philippe Blanchemanche, « La gestion sociale des eaux dans le delta du Lez (Hérault) du XII^e au XIX^e siècle », dans Corinne Beck et al. (dir.), *Temps et Espaces des crises de l'environnement*, Versailles, Éditions Quæ, 2006, p. 21-36. Le travail de Lucie Galano répond aux vœux du musée archéologique Henri-

navigation et des infrastructures portuaires (en particulier les chenaux reliant la lagune à la mer) est alors couplée à celle des rythmes et des circuits économiques de la navigation au long cours. Cette dernière partie est l'occasion de revenir sur la concurrence commerciale entre Montpellier et Aigues-Mortes. Au total, Lucie Galano espère avoir mis au jour des liens « symbiotiques » entre les hommes et les milieux lagunaires, en démontrant l'existence de préoccupations « écologiques » dans les sociétés médiévales, marquées par de grandes capacités d'adaptation et de résilience. Elle estime que la question sanitaire, qui n'est pas abordée dans son travail, mériterait des recherches futures.

D'une manière générale, les membres du jury sont unanimement conduits à souligner les qualités formelles du travail de Lucie Galano, dont la lecture est décrite comme fort agréable, Benoît Grenier évoquant même une « perfection formelle » marquée par un « art des transitions et des conclusions partielles ». Plus généralement, le jury – qui n'est pas composé uniquement de spécialistes du Bas-Languedoc (Mathias Tranchant étant spécialiste de La Rochelle et Benoît Grenier des seigneuries de la Nouvelle-France) – apprécie qu'on puisse être guidé sur la lagune au fil du propos, à l'aide notamment d'une carte d'ensemble inédite (annexe 13, document 7), destinée à faire date du fait de sa précision. Cette dernière permet par exemple de localiser salines et autres installations portuaires ou halieutiques.

Le premier point abordé transversalement par les membres du jury est la gageure documentaire posée par le projet de Lucie Galano. En effet, comme le souligne Daniel Le Blévec, les archives médiévales ne se prêtent *a priori* aucunement à un questionnement environnemental, que ce soit dans leur nature même ou dans leur classement. Enrica Salvatori oppose, pour sa part, le temps court de la production des documents à la longue durée des évolutions environnementales. Ainsi, c'est en explorant sans relâche les fonds d'archives et en lisant la documentation au prisme de son questionnement que Lucie Galano a isolé plus de 1 500 documents – des simples actes de quelques feuillets jusqu'aux véritables registres – susceptibles d'intéresser plus ou moins directement son objet. L'extrême diversité de la documentation, qu'elle ait été éditée du XIX^e siècle à nos jours ou qu'elle soit demeurée inexploitée, fut, par conséquent, l'un des principaux défis à surmonter, la jeune historienne étant contrainte de naviguer dans des ensembles documentaires épars et, la

Prades de Lattes-Lattara, qui suggère, à la fin de son exposition permanente, l'intérêt de prolonger l'analyse des infrastructures portuaires antiques par celle des infrastructures portuaires médiévales, à plusieurs siècles d'intervalle.

plupart du temps, mal référencés. L'analyse de documents bien connus des médiévistes montpelliérains (cartulaire de Maguelone, cartulaire des seigneurs de Montpellier, « Grand Chartier » des archives municipales de Montpellier, etc.) voisine, en définitive, avec celle de corpus peu ou pas connus (cartulaire de Vic et de Maureilhan, fonds des consuls de mer de Montpellier récemment exploités par l'archéologue et géomorphologue Philippe Blanchemanche, etc.). Forte de cette agrégation d'analyses documentaires, Lucie Galano s'efforce, en outre, de jeter les bases d'un dialogue entre histoire et archéologie¹⁷. Sur cette base, tous les membres de jury convergent pour saluer l'ampleur du travail accompli : évoquant un corpus documentaire « gargantuesque », Geneviève Dumas décrit un « travail de clerc », tandis que Patrick Gilli évoque, non sans jovialité, une doctorante « aussi résiliente que les lagunes » dans les « eaux profondes de la documentation ». Hélène Débax se réjouit plus particulièrement de l'exhumation de « pépites » comme le Livre noir de Maguelone ou le cartulaire de Vic et de Maureilhan. Lucie Galano mentionne également, lors de la soutenance, des fonds qui demeureraient, selon elle, à étudier, parce que susceptibles de contenir des informations intéressantes la zone étudiée, en raison de liens commerciaux avec le cadre spatial retenu (archives de Lunel, d'Agde et de Marseille mais aussi archives génoises)

Cependant, les exigences poussées des médiévistes en matière d'analyse documentaire – au regard, par exemple, des normes qui prédominent pour la période contemporaine – exposent Lucie Galano à des critiques méthodologiques. Si Geneviève Dumas salue une « intimité avec les sources » et un travail minutieux s'efforçant de percevoir le sens d'ensembles archivistiques abscons, elle évoque brièvement le manque de mise en contexte codicologique, sur lequel revient plus longuement Hélène Débax. Cette dernière regrette une approche qu'elle juge parfois un peu « naïve », conduisant à prendre la documentation à la lettre, en négligeant l'étude de la matérialité des manuscrits susceptible d'orienter leur interprétation. Se référant à l'école de la « nouvelle érudition¹⁸ », incarnée par des historiens médiévistes comme Pierre

17 À cet égard, Hélène Débax regrette que l'interdisciplinarité avec l'archéologie ne prenne pas en compte les données les plus récentes et renvoie aux travaux du laboratoire « Archéologie des sociétés méditerranéennes » (CNRS, UMR 5140), en évoquant notamment les fouilles menées à Maguelone par Claude Raynaud. Elle évoque également les écrits sur le haut Moyen Âge de l'archéologue Laurent Schneider : Laurent Schneider, « Dans l'ombre de Montpellier, espace, pouvoir et territoires (v^e-xi^e siècles) », *Carte archéologique de la Gaule*, n° 34-3, 2003, p. 98-112.

18 Cette pratique historiographique est volontiers désignée comme une « fusion, ou indistinction, entre histoire-source et histoire-problème », qui vise à réconcilier l'école des Annales et l'école méthodique. (Yann Potin & Julien Théry, « L'histoire médiévale et la "nouvelle érudition". L'exemple de la diplomatie », *Labyrinthe*, n° 4, 1999, p. 3, 5-39.)

Chastang¹⁹, elle juge que les analyses sur la « scripturalité²⁰ » de Lucie Galano sont parfois insuffisantes. À ses yeux, ce défaut de méthode nuit principalement à la première partie de la thèse, portant sur l'analyse des seigneuries, à laquelle elle reproche, tout en notant un usage trop lâche des termes de *manse* ou de *suzeraineté*, d'être peu en phase avec l'état de la recherche. Citant, entre autres, les travaux de l'historien et l'archéologue médiéviste André Debord (1926-1996)²¹, de l'historien du droit médiéval André Gouron (1931-2009)²², des historien-ne-s médiévistes Claudie Duhamel-Amado²³, Alain Guerreau²⁴ et, plus récemment, Joseph Morsel²⁵ et Florian Mazel²⁶, elle renvoie ainsi à une vision plus constructiviste de l'aristocratie et de l'exercice du pouvoir. Précisant que l'opposition public/privé doit être, à son avis, tout à fait abandonnée parce qu'elle ne correspond pas à la société médiévale, elle se réfère au « principe de Carabas » conceptualisé par Joseph Morsel pour affirmer que, au Moyen Âge, tout droit non exercé est un droit perdu tandis que tout droit exercé est un droit gagné, dans la mesure où celui-ci ne se matérialise – par-delà ses éventuelles revendications – que dans l'exercice performatif, matériel et symbolique, du pouvoir²⁷. Mathias Tranchant souligne alors judicieusement que c'est souvent

- 19 Hélène Débax renvoie notamment à l'article-manifeste de Pierre Chastang, « L'archéologie du texte médiéval. Autour de travaux récents sur l'écrit au Moyen Âge », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 63, n° 2, 2008, p. 254-269. Pour ce dernier, l'« aspect matériel du document, jusque-là ravalé au rôle de support d'une "critique externe" dévolue à l'établissement et à la validation du texte, est devenu progressivement l'objet d'une attention qui situe le texte dans le contexte de sa production, de ses usages et de sa conservation ». (*Ibid.*, p. 248.)
- 20 En allemand, *Schriftkultur* ou « culture de l'écrit » : « À la nécessaire prise en compte de la matérialité manuscrite du texte, les historiens du Moyen Âge ont progressivement associé une réflexion sur l'écriture comme système social de communication, soumis au processus historique. » (*Ibid.*, p. 261.)
- 21 André Debord, *Aristocratie et Pouvoir. Le rôle du château dans la France médiévale*, Paris, Picard, 2000.
- 22 Par-delà les articles spécifiquement consacrés à Montpellier et au Languedoc, voir la synthèse suivante : André Gouron, *Droit et coutume en France aux XII^e et XIII^e siècles*, Aldershot, Variorum Collected Studies, 1993.
- 23 Claudie Duhamel-Amado, « La famille aristocratique languedocienne. Parenté et patrimoine dans les vicomtés de Béziers et d'Agde (900-1170) », thèse de doctorat sous la dir. de Georges Duby, université Paris-Sorbonne, 1995.
- 24 Voir, notamment, Alain Guerreau, « Seigneurie », dans André Vauchez (dir.), *Dictionnaire encyclopédique du Moyen Âge*, Paris, Cerf, 1997, p. 1415-1416.
- 25 Joseph Morsel, *L'Aristocratie médiévale. La domination sociale en occident (V^e-XV^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2004.
- 26 Florian Mazel, *L'Évêque et le Territoire. L'invention médiévale de l'espace (V^e-XIII^e siècle)*, Paris, Seuil, 2016.
- 27 Le marquis de Carabas est le nom d'un personnage imaginaire du conte *Le Maître chat ou le Chat botté* (1697) de Charles Perrault. Celui-ci n'est pas marquis, comme son nom le laisserait supposer, mais simple fils de meunier, miséreux. Joseph Morsel s'inspire du marquis de Carabas, que le Chat botté fait passer pour tel afin de gagner les faveurs royales (le lecteur ne le connaît sous aucun autre patronyme), pour conceptualiser le fait que le seigneur médiéval est seulement celui qui réussit à se faire passer, en pratique, pour tel. Par conséquent, le

au travers de l'exercice des « droits de bris » (droits sur les épaves et cargaisons naufragées) que l'on comprend qui possède pragmatiquement le pouvoir sur un rivage.

300

Un second point de débat est l'identification, par-delà les qualités de reconstitution du travail monographique de Lucie Galano (notamment en matière d'histoire des techniques), du fil directeur orientant son travail. La troisième partie de la thèse, au cours de laquelle l'auteure se penche sur la politique commerciale et maritime de Montpellier, conduit ainsi certains membres du jury à se demander si quelques développements ne sont pas périphériques par rapport au cœur du propos. Hélène Débax et Benoît Grenier évoquent plusieurs thèses en une seule, le second estimant que l'ampleur des questions évoquées mériterait un travail collectif d'envergure, tout en appréciant la volonté de s'intéresser à divers domaines de la discipline historique (histoire urbaine, histoire seigneuriale, histoire des techniques, histoire des pratiques alimentaires, histoire de la navigation, histoire du commerce, etc.). Mathias Tranchant pense, de son côté, déceler une hésitation ternaire entre une histoire « biogéographique », une histoire géopolitique et une approche plus strictement socioéconomique, là où Hélène Débax évoque une hésitation binaire entre une histoire de l'importance économique de la lagune dans l'essor urbain de Montpellier et une histoire de la lagune en elle-même, comme milieu naturel. Pour Daniel Le Blévec, la dimension plurielle du propos de Lucie Galano est toutefois, très précisément, l'enjeu de l'analyse, qui vise à révéler un ensemble organique, où tout s'articule, raison pour laquelle il souhaite une publication d'ensemble de la thèse. Patrick Gilli apprécie lui aussi l'oscillation entre une histoire des rapports à un milieu naturel complexe et une histoire politico-juridique de la ville de Montpellier.

D'une manière générale, tous les membres du jury s'accordent pour dire que le cœur de la thèse se situe dans l'analyse des institutions montpelliéraines assurant le contrôle et la gestion environnementale de la lagune, en louant tout particulièrement les pages consacrées à une institution montpelliéraine très longtemps négligée par l'historiographie : le Consulat de mer. Cette institution n'avait presque plus donné lieu à aucun travail depuis les analyses d'un professeur d'histoire à la faculté des lettres de Montpellier du XIX^e siècle, Alexandre Germain (1809-1887)²⁸. Mathias Tranchant invite Lucie Galano à

seigneur est celui qui s'approprie un territoire et s'assure le pouvoir sur un groupe social au moyen de procédures à la fois symboliques et matérielles, à l'image du versement ritualisé des redevances par les vilains.

28 Voir notamment Alexandre Germain, *Histoire du commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette*, Montpellier, Imprimerie de Jean Martel Ainé, 1861, 2 tomes.

publier rapidement sur le sujet, en saluant des pages résolument novatrices. Pour Patrick Gilli, la peinture du Consulat de mer comme institution diplomatique, fiscale et judiciaire, dotée de compétences d'aménagement du territoire, est l'un des grands acquis de la thèse, qui montre que si la ville a fait la lagune en l'aménageant, la lagune a également fait la ville en contribuant à générer des institutions spécifiques. Dépeignant la thèse comme une « monographie urbaine », il estime que Lucie Galano réussit à montrer que la lagune fut un « moteur proactif de la construction de la ville et de la répartition des pouvoirs dans la ville ». Et d'évoquer, tout comme Enrica Salvatori, la possibilité de faire un parallèle avec le « polymorphisme institutionnel » des villes italiennes médiévales. En définitive, l'étude de l'« *hinterland* lagunaire » montpellierain proposée par Lucie Galano permet de mieux comprendre l'« élan urbain » de la cité bas-languedocienne entre les XI^e et XIV^e siècles, les dynamiques de la marge éclairant celles du centre et *vice versa*²⁹.

Pour conclure, la soutenance de thèse de Lucie Galano est l'occasion de faire ressortir, au gré d'échanges sémillants, les principaux enseignements de son travail pour l'étude historique des zones humides littorales³⁰ en tant que « socioécosystèmes » complexes³¹. Pour Daniel Le Blévec, tout en s'inscrivant en faux contre la vision historiographique péjorative du littoral bas-languedocien, Lucie Galano réussit à mettre au jour l'absence de solution de continuité dans l'occupation humaine du littoral lagunaire au cours d'un long Moyen Âge post-carolingien³². Mathias Tranchant abonde dans le même sens et considère que ses démonstrations révèlent la dynamique d'une lutte humaine perpétuelle avec et contre les éléments, qui n'est pas sans engendrer tensions voire conflits sociaux du fait de l'articulation impossible entre les intérêts économiques divergents. À cet égard, il souligne que le caractère statique du terme *symbiotique*, sur lequel Lucie Galano a conclu sa présentation préalable, ne rend pas justice à la grande richesse de ses démonstrations. Au terme de ce compte rendu, nous ajouterons qu'en mobilisant le concept de milieu hérité de la géographie vidalienne,

29 Jacqueline Caille, « L'élan urbain en Languedoc du XI^e au XIV^e siècle. L'exemple de Narbonne et de Montpellier », *Archéologie du Midi médiéval*, n° 13, 1995, p. 79-90.

30 Pour la période moderne et pour un tout autre cadre géographique, Benoît Grenier renvoie au travail d'Emmanuelle Charpentier (*Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013).

31 Cette expression est notamment employée par Grégory Quenet, figure de proue de l'histoire environnementale française (*Versailles, une histoire naturelle*, Paris, La Découverte, 2015).

32 Pour Daniel Le Blévec, qui renvoie au travail (trop peu connu, à ses dires, parce que non publié) de Patrick Florençon, « Aigues-Mortes et la Méditerranée au Moyen Âge. Recherches sur le port et choix de document », *Mémoire pour la caisse nationale des monuments historiques et des sites* (CNMHS), 1996.

tout en se revendiquant d'une histoire de l'« environnement » héritière de l'*environmental history* américaine née dans les années 1970³³, le propos de Lucie Galano reconsidère le « rapport de causalité liant nature et société » : la prise en compte d'un certain matérialisme écologique, propre au cadre spatial étudié, s'accompagne de la capacité des hommes à agir sur la nature, à rebours de tout déterminisme³⁴.

Après délibération, les membres du jury déclarent Lucie Galano docteure en histoire des universités de Montpellier 3 et de Sherbrooke, en souhaitant vivement que sa thèse – qui s'affirme dès à présent comme un *opus* incontournable en matière d'histoire montpelliéraine à l'époque médiévale, mais aussi moderne (le Consulat de mer perdurant, par exemple, tout au long de l'Ancien Régime) – donne lieu à publications et que la jeune historienne poursuive dans la recherche universitaire.

Élias Burgel, élève de l'ÉNS Ulm (A/L 2012).

33 Sur cette seconde, voir la synthèse suivante : Jean-Baptiste Fressoz, Frédéric Graber, Fabien Locher & Grégory Quenet, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2011.

34 Pour une introduction synthétique et stimulante au débat, voir : Luis Teixeira, « Nature et société. Éléments d'une épistémologie historique », *Hypothèses*, n° 18, 2015/1, p. 17-28.

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Christian Huetz de Lemp, *Le Paradis de l'Amérique. Hawaï, de James Cook à Barack Obama*, Paris, Vendémiaire, 2017, 431 p.

Très grand géographe, notre meilleur connaisseur des milieux insulaires du Pacifique, passionné par les mers, leurs activités et leur histoire, Christian Huetz de Lemp fut aussi un très grand historien. Ayant commencé par un livre très neuf sur la *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV* (Mouton, 1975), il nous a donné, avant de nous quitter à jamais, un livre tout aussi neuf, qui est le premier ouvrage de synthèse en français sur l'évolution de l'archipel hawaïen depuis sa découverte par James Cook. Fruit de plus d'un demi-siècle de recherches, cette brillante synthèse sera pour longtemps l'ouvrage de référence sur ce sujet à la fois sur le fond et par les références apportées, tant la maîtrise des questions abordées par son auteur est totale.

Considérée sous l'angle du maritime, l'histoire des îles Hawaï présente un double paradoxe. D'une part, ces terres ont été peuplées grâce à leurs remarquables qualités de navigateurs par des Polynésiens venus s'installer dans ces îles qui restèrent totalement isolées pendant des siècles : « [...] c'est même le seul grand archipel proprement océanien isolé dans les immensités maritimes du Pacifique Nord » (p. 9). À un moment qui nous échappe, ces migrations ont cessé, et tout contact s'est arrêté alors même que la vie maritime continuait, les Hawaïens étant d'excellents pêcheurs et tirant de la mer des ressources infiniment précieuses¹. Il est vrai que du point de vue maritime, l'isolement géographique reste un fait majeur : « Les Hawaï sont certainement l'ensemble insulaire important le plus éloigné de toute masse continentale et de toute autre grande terre insulaire, à près de 4 000 km de la Californie à l'est comme de Tahiti au sud, et à 6 200 km du Japon vers l'ouest » (*ibid.*). Mais cet isolement n'a pas eu d'effets négatifs : un chapitre intitulé « Hawaï avant », consacré à la période qui précède la découverte européenne, analyse la société indigène en mettant l'accent sur l'importance des divinités et des tabous religieux, sur la nature de cette société de castes et son fonctionnement, qui s'accompagnent d'une réelle abondance alimentaire. Il en résulte « la bonne santé globale de la population,

1 Les Hawaïens étaient aussi d'excellents nageurs, sans oublier qu'on leur doit l'invention du surf.

observée par la plupart des premiers voyageurs », et l'existence « d'excédents alimentaires dont bénéficièrent largement Cook, Vancouver et quelques autres » (p. 51). D'autre part, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, comme auparavant les Antilles, ces îles ont connu le développement d'énormes plantations de sucre et d'ananas, permis par le traité signé en 1876 de réciprocité – en fait de libre-échange partiel – entre les Hawaï et les États-Unis, et c'est pour d'autres raisons (la nécessité de liaisons avec les États-Unis, les échanges commerciaux indispensables pour nourrir la population, les impératifs militaires et en toute fin de période le développement du tourisme) que s'est maintenu le lien avec l'environnement marin, dont il apparaît finalement qu'une fois l'installation polynésienne achevée, il n'a plus occupé, jusqu'aux années 1940, qu'une place secondaire. L'attaque meurtrière sur Pearl Harbor le 7 décembre 1941 fut par là même un tournant sur lequel nous est proposée en quelques pages une mise au point à laquelle on se référera longtemps (p. 303-323). Par la suite, l'île d'Oahu, qui était déjà une sorte de forteresse navale, aux dires des amiraux américains, devint la base de la reconquête américaine du Pacifique : 28 000 militaires en 1940, 378 000 en 1944.

C'est donc l'étude d'un ensemble insulaire, dont l'économie de plantation devenue si importante reposait entièrement sur les relations maritimes, qui est réalisée ici. Un aspect fondamental en est l'importance des immigrations successives qui ont amené aux îles Hawaï, en vagues successives et complexes, des dizaines de milliers de Chinois, de Japonais, de Philippins, d'Américains bien sûr, mais aussi de Portugais, le tout aboutissant à une population d'une grande multiplicité ethnique. Cela a correspondu au déclin démographique marqué de la population indigène dont le recul² n'aurait pas permis le développement de ces plantations mises en place par des Américains, essentiellement au profit de familles installées dans l'île dès le début du XIX^e siècle, dont les représentants étaient avant tout venus comme missionnaires protestants. Elles n'ont cessé de contrôler l'économie, mais aussi la politique, avec l'appui plus ou moins continu, plus ou moins variable de la famille royale et des chefs régionaux. La famille royale, mise en selle par le grand souverain qu'a été Kamehameha I^{er}, s'est efforcée pendant longtemps de préserver une indépendance qui en réalité n'a jamais été que partielle, avec l'aide de certains immigrants américains, souvent issus des familles missionnaires, qui vinrent graviter autour des souverains successifs, les aidant, les influençant et aussi en tirant profit. Mais lorsque

2 Il y aurait eu au moins 200 000 Hawaïens – au plus 300 000 à la fin du XVIII^e siècle ; par suite des maladies nouvelles amenées essentiellement par les Européens, ils n'étaient plus que 73 138 en 1853 et 39 656 en 1900, mais ils sont 258 500 en 2003, en incluant les métis. Notons que les descendants de « Blancs caucasiens » sont 287 000, de Japonais 204 000, de Philippins 163 000, de Chinois 48 000, et les métis non hawaïens 224 000.

l'économie de plantation se mit en place, les divergences d'intérêt étaient devenues si fortes que la reine Liliuokalani fut renversée en janvier 1895, et la république proclamée. Puis survint en 1900 l'annexion aux États-Unis devenue quasiment inexorable lorsque les dirigeants de ces derniers réalisèrent lors de la guerre avec l'Espagne et des prémices du conflit russo-japonais à quel point les îles Hawaï leur étaient indispensables pour contrôler le Pacifique Nord.

L'isolement maritime de celles-ci ne leur donnait aucun moyen d'échapper à l'emprise américaine, même si à deux ou trois reprises la France et l'Angleterre, parfois réunies, réussirent à freiner le processus. Il en résulta deux conséquences majeures. La première fut la destruction de plus en plus rapide de la société indigène qui en était encore au moment de la découverte par Cook au niveau technique de la pierre polie. Elle a été placée toujours davantage dans une situation coloniale qui eut un coût évident pour la population hawaïenne réduite en dehors d'une élite très minoritaire à une situation d'infériorité pour laquelle les formes d'appropriation des terres au profit avant tout des *haoles*³ furent un élément décisif⁴. Christian Huetz de Lempis s'y attache longuement et nous donne ainsi un modèle d'étude de la mise en situation dominée de cette société indigène insulaire dont il connaît à fond le fonctionnement et les règles. La deuxième fut donc la venue toujours plus accentuée d'immigrants. Parce qu'ils ont tenu la place la plus considérable, l'ouvrage s'attarde davantage sur les Japonais (mais l'auteur a étudié à part, dans de beaux articles, les Chinois et les Portugais) ; l'un des points d'analyse les plus frappants est leur fidélité aux Américains durant la guerre entre le Japon et les États-Unis, plus de 50 000 d'entre eux s'engageant dans les troupes américaines. On peut y voir une intégration réussie qui au demeurant ne se limite pas aux Hawaïens actuels d'origine japonaise avec des sénateurs, représentants ou gouverneurs issus de cette considérable immigration. Aujourd'hui, les Japonais – en particulier les couples de jeunes mariés – tiennent une place très importante dans la croissance très rapide du tourisme hawaïen dont la célèbre plage de Waïkiki, avec son extraordinaire nombre d'hôtels, est le centre majeur. Le nombre des touristes était de 22 190 en 1929 ; aujourd'hui, il est supérieur à 2 millions. Mais depuis un demi-siècle, même si les relations maritimes restent considérables, ce ne sont plus les liaisons par mer qui assurent l'essor économique – d'ailleurs depuis cette époque l'économie de plantation a disparu –, mais le trafic aérien, qui soutient

3 Le terme désigne les immigrants blancs, essentiellement américains.

4 Il faut faire une place essentielle à l'Act de 1850 qui prévoit la liberté de vente et d'achat des terres pour les étrangers, résidant ou non aux Hawaï, avec pour résultat « un formidable transfert par achat des terres indigènes au profit des Blancs » (p. 19-20), ceci « dans une proportion qu'on ne trouve nulle part ailleurs dans le monde tropical et en particulier dans les autres archipels du Pacifique » (p. 141).

« le développement effréné de l'industrie des loisirs » ; il a totalement mis fin à l'isolement des îles Hawaï qui sont aujourd'hui « l'une des grandes plaques tournantes des liaisons aériennes dans le Pacifique, un véritable *hub*, et l'une des destinations touristiques majeures du globe » (p. 10). Il y a eu en même temps un renouveau indigène, en particulier lorsque les îles Hawaï sont devenues en 1959 le cinquantième État des États-Unis, et une « vitrine de la diversité à l'américaine » qu'incarne en particulier Barack Obama qui y a passé sa jeunesse.

308 L'archipel des Hawaï est ainsi passé par une succession d'époques économiques s'accompagnant d'évolutions démographiques et sociales d'une grande ampleur, mais toujours liées à la mer. C'était la première caractéristique de la société polynésienne découverte par Cook et ses marins. Une deuxième étape fut, par suite de leur situation dans le Pacifique Nord, celle de point de passage et d'escale pour le commerce des fourrures entre le Nord-Ouest américain et la Chine, ce sur quoi se greffa une exportation du bois de santal local vers Canton. Puis, durant la première moitié du xx^e siècle, elles furent l'escale majeure de la chasse à la baleine dans le Pacifique Nord, activité à laquelle participèrent comme matelots de nombreux Hawaïens ; plusieurs centaines de baleiniers y hivernaient chaque année, principalement à Honolulu, et ce fut le début de la transformation de la société de l'archipel, notamment par « dégradation de la condition sanitaire de la population indigène » (p. 117). À partir de la fin des années 1860 régna pendant longtemps l'économie de plantation qui n'aurait pu se développer si les transports maritimes n'avaient permis d'amener entre 1876 et 1933 plus de 400 000 immigrants dont la majorité restèrent ; ce sont également ces transports maritimes, essentiellement vers les États-Unis, qui permirent à l'économie sucrière et à celle de l'ananas de fonctionner, le tout contrôlé par quelques grandes firmes dont cinq principales, les *Big Five*, qui ont clairement pris le contrôle de l'économie des îles et en fait de l'archipel tout entier pendant près d'un siècle. Puis, après le premier conflit mondial, les navires amenèrent de plus en plus de touristes ; ce type de transport reste actif grâce aux paquebots de loisirs mais ils ont donc été supplantés par les avions qui permettent à un nombre étonnant de visiteurs de profiter du caractère « enchanteur » tant vanté de ces îles – surtout Honolulu –, de leur climat et de leurs plages, de venir profiter de leurs rivages maritimes exceptionnels. La fin du xix^e et le début du xx^e siècle avait déjà marqué une forte croissance de la population de l'archipel : 57 000 habitants en 1872, 423 000 en 1940 ; elle est extrêmement rapide depuis un demi-siècle : 1 223 000 en 2003.

Parmi les autres thèmes majeurs de l'ouvrage, il faut encore souligner l'étude très complète du maintien pendant plus d'un siècle, malgré la venue des étrangers, et de l'évolution d'une royauté indigène, qui a bénéficié pendant longtemps d'une non-volonté américaine de colonisation, et qui a toujours fait appel à

des conseillers étrangers⁵ qui l'ont poussé à se « constitutionnaliser » sans cesse davantage⁶. En même temps, notamment par souci de se maintenir au pouvoir, mais aussi par suite du « modernisme » de plusieurs des souverains fascinés par la civilisation occidentale européenne, à partir de l'instauration de l'héritage des terres (1839-1841) puis du droit concédé aux étrangers d'en acquérir (1850), elle n'a jamais été un rempart contre l'emprise étrangère, quelques sursauts mis à part. Il est vrai qu'elle ne pouvait s'appuyer ni sur des cadres indigènes en nombres suffisants ni sur des couches moyennes de souche hawaïenne (p. 100-101). Le rôle des missions et des missionnaires américains⁷ avait pu de ce fait être majeur. Il est passionnant de voir, grâce à l'auteur, comment ils ont réussi à se mettre en situation dominante et à créer quelques puissantes dynasties familiales, liées entre elles, véritable oligarchie qui a dominé pendant longtemps la vie des Hawaï et joué un rôle capital dans leur évolution : « nulle part autant qu'à Hawaï la christianisation n'a été aussi étroitement associée à la mise en place d'une élite liée à la mission, qui a dominé par la suite la vie de l'Archipel pendant plus d'un siècle » (p. 83).

Jean-Pierre Poussou

Jörg Ulbert & Sylviane Llinares (dir.), *La Liasse et la Plume. Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017.

Publication des actes d'un colloque tenu à Lorient en juin 2014, ce recueil collectif permet de disposer d'une précieuse mise au point sur un sujet jusqu'à présent peu étudié, les bureaux du secrétariat d'État de la Marine, du temps de Colbert à la chute de la monarchie. Les seules références bibliographiques disponibles dataient toutes deux de la veille de la Première Guerre mondiale : G. Dagnaud, *L'Administration centrale de la marine sous l'Ancien Régime* (Paris, Imhaus et Chapelot, 1913) et la thèse d'A. Le Hénaff, *Étude sur l'organisation administrative de la marine sous l'Ancien Régime et la Révolution* (Paris, Larose & Tenin, 1913 également). Pendant un siècle de large désintérêt historiographique pour cette question, il a fallu se satisfaire de ces ouvrages et se reporter aux introductions des inventaires d'archives du fonds Marine ancien des Archives nationales. Mais la restructuration de celui-ci au cours du XIX^e siècle selon des axes de classement ne correspondant guère à l'organisation des bureaux du défunt secrétariat d'État et les tris qui en sont résulté, n'ont certainement pas favorisé ce type d'étude appuyée sur les documents de la pratique administrative. Il y a toujours un moment où l'historien de la marine se trouve confronté aux

5 Déjà Kamehameha I^{er} s'appuie sur deux anciens marins, l'un anglais, l'autre américain.

6 Voir la Constitution de 1840, puis celle de 1852.

7 Basé à Boston, c'est l'American Board of Commissioners for Foreign Missions (ABCFM).

gens des bureaux, ne serait-ce que pour essayer de comprendre les modalités de la prise de décision, mais il reste assez souvent sur sa faim, faute de documents parfois, par manque de compréhension claire du fonctionnement réel de cette administration souvent.

La démarche adoptée ici est inspirée de celle qui a guidé depuis deux décennies plusieurs travaux sur le fonctionnement du secrétariat d'État de la Guerre (E. Pénicaut, Th. Sarmant) et sur les ministres de Louis XIV (Th. Sarmant et M. Stoll). Trois axes ont été privilégiés, formant l'armature du volume : retracer l'évolution des subdivisions administratives du secrétariat d'État ; restituer le travail quotidien des bureaux ; mettre en évidence les liens de parentèle ou de clientèle entre les agents. Un tel programme dépasse bien sûr les limites du présent ouvrage et on n'y trouvera pas une synthèse, à l'évidence irréalisable dans l'état actuel des travaux, sur le secrétariat d'État de la Marine, ni une étude des modes de prise de décision en matière navale, mais une succession de coups de projecteur trouant une ténèbre plutôt épaisse sur la vie ordinaire de l'institution, l'information sur un même sujet pouvant être à trouver à divers endroits du volume. On sera sensible à la diversité des approches qui met en valeur aussi bien l'évolution de l'organisation des bureaux (J. Ulbert) que la correspondance ministérielle (S. Martin), l'hôtel versaillais des Affaires étrangères et de la Marine (B. Baudez) que les procédés et le langage de la réforme sous Louis XVI (S. Llinares), la manière d'administrer tant les consulats (J. Ulbert) que les colonies (C. Méliçon spécifiquement pour la guerre de Sept Ans, M. Houllémare à propos des commis), et celle de produire, interpréter et diffuser l'information technique concernant l'artillerie (D. Plouviez), comme enfin des trajectoires et des carrières (Dumetz présenté par Y. Carbonnier, Goix par O. Corre).

310

Au fur et à mesure des contributions se dessinent des lignes de force et des questions. Signalons d'abord le caractère vraisemblablement imprévisible et non planifié de cette histoire qui voit la rapide mise en place sous Colbert d'une administration centrale aux tâches vite considérables assumées par un nombre croissant d'agents, des 3 collaborateurs de Colbert en 1669 aux 215 employés du secrétariat en 1793. Dans des bureaux à l'organisation plus complexe sont élaborées des pratiques de correspondance, d'archivage et d'indexation en même temps que des procédures pour obtenir, faire remonter et traiter l'information. La nature même de ce département obligé de traiter avec des interlocuteurs lointains, consuls et officiers coloniaux, a fait naître des liens administratifs spécifiques comme suscité des modifications de part et d'autre, l'orientation davantage politique des consulats comme l'apparition des gens de colonies dans les bureaux versaillais. Avec la protection ministérielle et, de plus en plus la durée, des carrières deviennent possibles, des affaires parfois aussi, des

ascensions pour les plus heureux. Une caractéristique frappe pourtant le lecteur s'il est plus proche de la mer que de la vie administrative : l'absence quasi totale de marins dans ces bureaux, si frappante quand on songe au Board of Admiralty.

Olivier Chaline

Patrick Villiers, avec la participation de Jean-Claude Lemineur, *L'Hermione. La Fayette, Latouche-Tréville, deux hommes, une frégate au service de l'indépendance américaine*, Nice, ANCRE, coll. « Archéologie navale française », 2015.

Paru en 2015, l'année du grand voyage de la réplique moderne de la frégate *Hermione*, l'ouvrage dû à Patrick Villiers, avec l'aide de Jean-Claude Lemineur, bénéficie du gros travail réalisé par l'un et l'autre depuis de nombreuses années. Il suffira d'évoquer les études du premier sur les frégates et l'ouvrage en collaboration avec Laurence Chatel de Brancion, *La Fayette. Rêver la gloire* (Paris, Monelle Hayot, 2013), et, du second, sa monographie de référence, *L'Hermione. Frégate de 12, 1779-1793* (Nice, ANCRE, 2015). L'angle d'approche retenu ici est, comme l'exprime clairement le titre, le lien entre deux hommes, La Fayette, le passager, Latouche-Tréville, le commandant, et un excellent navire, l'*Hermione*, frégate de 12.

On appréciera que la carrière opérationnelle du bâtiment n'ait pas été traitée par prétérition, au-delà du fameux voyage de Rochefort vers Boston en 1780. L'*Hermione* fut un vrai navire de guerre qui prit part à des combats, ainsi près de Louisbourg en juillet 1781 – un tableau en témoigne – et qui fit ensuite une longue campagne dans l'océan Indien de 1782 à 1784.

Il faut tout d'abord saluer la grande qualité iconographique de l'ouvrage qui présente 230 photos de documents d'archives, de cartes et de plans, de modèles de navires, etc., ce qui rend la lecture particulièrement plaisante et instructive. Chacun des trois héros de cette histoire, le « héros des deux mondes », le navire et son commandant, a son temps dans l'ordre des chapitres qui les ont comme tressés ensemble. Comme Ariane dans le labyrinthe, La Fayette nous guide à travers le propos, il nous fait découvrir les frégates rochefortaises aussi bien que les opérations secrètes ou non menées contre la Grande-Bretagne, il nous fait monter à bord de l'*Hermione* et connaître son jeune et talentueux commandant, Latouche-Tréville. Avec lui, c'est tout un équipage qui nous est présenté en même temps qu'un système d'armes. Nous pouvons ensuite suivre tout une série d'opérations, en Amérique du Nord, avec les *Insurgents* puis avec le déploiement en force de la marine de Louis XVI, avant que l'*Hermione* ne soit envoyée rejoindre l'escadre de Suffren aux Indes orientales. Un ultime chapitre nous relate le triste naufrage de la frégate, le 20 septembre 1793, sur les roches du Four au large du Croisic, à cause d'un pilote incompetent. L'épave a été retrouvée en 1984 par l'archéologue naval Michel Vazquez puis, en 2005, une ancre et deux canons furent remontés.

Tout au long du volume, le propos met toujours le lecteur au contact direct des sources, ce qui est un choix fort judicieux. Citations substantielles, photographies et, *in fine*, annexes très bien venues (le rôle d'équipage, les instructions au lieutenant de vaisseau de La Touche, puis celles remises par Vergennes à La Fayette) sont d'un grand intérêt. C'est donc un livre aussi plaisant à consulter que solidement documenté qui réjouira tous les passionnés de l'*Hermione*.

Olivier Chaline

Luca Lo Basso, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci editore, 2016, 190 p.

312

Professeur en histoire moderne à l'université de Gênes et directeur du laboratoire d'histoire maritime et navale (NavLab) basé dans cette même université, Luca Lo Basso est l'auteur de nombreuses publications sur les relations commerciales entre les ports de Ligurie et l'ensemble de l'espace méditerranéen. Si l'auteur a surtout privilégié dans ses travaux les acteurs majeurs des échanges marchands (armateurs, négociants, sociétés commerciales) et l'outillage nautique, il entend dresser ici, comme le mentionne le sous-titre de l'ouvrage, un tableau de la « vie quotidienne des marins génois au XVIII^e siècle ». Les « marins génois » ne sont pas les seuls marins de Gênes mais ceux de l'ensemble de la *Riviera* ligure, de San Remo à Sestri Levante. Il s'agit, comme observé sur d'autres littoraux européens, d'un monde complexe et divers, où l'opulence côtoie la misère, ainsi que le rappelle l'étude des biens des gens de mer réalisée à partir de sources dont l'exploitation est désormais classique (testaments et inventaires après décès).

Ainsi que le signale Luca Lo Basso, dans le tableau historiographique qui ouvre son enquête, ces travailleurs de la mer ont été peu étudiés jusqu'à présent par les chercheurs italiens – hormis les récents travaux collectifs pilotés par Maria Fusaro. Pour mener une recherche « vue d'en bas », l'auteur exploite surtout les sources judiciaires produites par l'institution chargée de la protection et du contrôle des gens de mer, à savoir le Consolato del Mare (tribunal de la mer), qu'il présente d'entrée de jeu en relevant les influences d'institutions voisines. Son enquête repose également sur l'abondante documentation de semblables institutions présentes dans d'autres ports méditerranéens (Marseille, Livourne, Naples, Venise, Palerme, Malte, etc.).

Parmi les gens de mer, aux recrutements et parcours professionnels pluriels, Luca Lo Basso retient en premier lieu la situation des patrons et capitaines. Selon lui, c'est au cours du XVII^e siècle que ces termes tendent à recouvrir des réalités professionnelles différentes. Comme on a pu également l'observer en Provence, le terme de *patron* ne désigne plus que le commandant des petites unités de cabotage (et en partie leur propriété) tandis que celui de capitaine fait référence

au commandement de bâtiments de gros tonnages. Si les patrons sont choisis par le propriétaire ou les quirataires, sans avoir reçu d'instruction spécifique et soutenu d'examen public, les capitaines sont soumis, en suivant au XVIII^e siècle le modèle français, à un examen (en France, la maîtrise au cabotage est toutefois sanctionnée par un examen). Deux études de cas mentionnent indirectement les compétences attendues et leur contrôle en cours d'activité. Ainsi en est-il pour Giovanni Battista Raggio, patron de Chiavari, condamné pour l'imprudence qui l'a conduit au naufrage d'un navire surchargé de passagers (occasion pour Luca Lo Basso d'établir un parallèle, dans les procédures, avec le récent naufrage du *Concordia*). En recomposant l'itinéraire professionnel du capitaine Nicolo Campanella, l'auteur revient sur les exigences du métier ; il souligne également à ce propos la difficulté rencontrée pour décrypter une autobiographie écrite ou commandée en fin de carrière (1730) dans le but exclusif de défendre l'honneur bafoué d'un capitaine.

Patrons et capitaines sont rarement de simples transporteurs. Ce sont souvent, à des degrés différents, des entrepreneurs des mers au fait des pratiques commerciales et capables de tenir des pièces comptables, qui ne sont pas toujours parvenues jusqu'à nous. Les archives judiciaires dévoilent la participation de certains de ces acteurs à des activités illicites (contrebande, fraude et usage de « pavillons masqués »), mais les sources restent fragmentaires sinon inexistantes, par la nature même de ces pratiques, pour en prendre la mesure. Enfin, dans le navire, extraordinaire « laboratoire social », Luca Lo Basso est attentif, au terme de son enquête, aux multiples conflits qui surgissent à bord et qui peuvent être liés à l'hétérogénéité et au cosmopolitisme des équipages dont on retrouve, comme en d'autres places, le caractère éphémère.

Cette juxtaposition d'études, menées avec rigueur à partir de sources puisées en de nombreux fonds d'archives et accompagnées de fréquentes comparaisons avec d'autres rivages, aurait toutefois appelé une conclusion générale et l'ouvrage mérité une carte pour situer nombre de localités de la *Riviera* génoise.

Gilbert Buti

Pascal Griset (dir.), avec la collaboration de Caroline Le Mao & Bruno Marnot, *400 ans d'innovation navale. La construction navale en France de Richelieu à nos jours*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017, 288 pages.

Voici déjà quarante ans, au moment où il lançait plusieurs recherches sur les arsenaux aux XVII^e-XVIII^e siècles (M. Acerra, A. Boulaire, G. Le Bouëdec...), Jean Meyer avait souligné l'importance des constructions navales militaires françaises à la fois comme grandes structures industrielles à une époque où l'artisanat régnait en maître et comme centres de recherches des procédés les meilleurs et les plus novateurs.

C'est dans cette continuité que s'inscrit le présent ouvrage, voulu par la DCNS, rédigé par Pascal Griset avec la collaboration de deux autres grands spécialistes de ces questions, Caroline Le Mao et Bruno Marnot. La première est actuellement en train de rénover totalement, comme elle l'a montré dans plusieurs articles et surtout dans le dossier d'habilitation qu'elle a brillamment soutenu en décembre dernier, notre histoire de la marine de Louis XIV. Il est clair, grâce à elle, que l'effort des années 1680, celui du temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, a été incomparable, supérieur même à celui de l'époque de l'Indépendance américaine, si régulièrement vanté. Les arsenaux, qui furent alors réorganisés de manière moderne ou créés de toutes pièces, en furent une pièce maîtresse comme elle le montre dans la première partie de l'ouvrage : « La construction navale de Louis XIV à Napoléon » (p. 13-79). Déjà, il est évident pour Colbert, Seignelay et ceux qui les entourent que « la victoire ne peut être obtenue qu'avec les équipements les plus performants » ; il faut donc que l'arsenal soit « une entreprise de haute technologie » (p. 11). L'effort est si puissant et si remarquablement mené qu'« il faut à peine 18 mois pour sortir des chantiers un vaisseau de ligne » (p. 20). Même si la guerre de Succession d'Espagne et surtout ses lendemains vinrent casser cette étonnante croissance, les bases étaient ainsi créées qui, justement, permirent la réussite de la deuxième moitié des années 1770. Il y fallut des infrastructures et un effort considérables qu'une seule donnée suffit à synthétiser : la coque de notre grande réussite, le vaisseau de 74 canons, « consomme à elle seule 2 800 chênes centenaires » (p. 29). Par-delà les difficultés budgétaires récurrentes, il exista une continuité des buts à atteindre que symbolise le fait que « selon Martine Acerra, il fallut 45 ans de travaux pour que la double forme de Rochefort soit opérationnelle » (p. 23).

Sous le titre « La révolution navale », c'est à un long XIX^e siècle, prolongé jusqu'aux années 1950, que se consacre Bruno Marnot (p. 80-179). Les trois clés en sont la propulsion à la vapeur, le recours massif aux structures métalliques et la mécanisation, qu'accompagnent des changements considérables de la navigation militaire puisqu'apparaissent les cuirassés, les torpilleurs, les sous-marins et les porte-avions. Si l'on ajoute que la politique gouvernementale fut passablement chaotique, notamment à l'époque de la Jeune École et de Camille Pelletan, que deux guerres mondiales marquèrent fortement la période et que l'effort enfin consenti dans l'entre-deux-guerres déboucha en 1942 sur le désastre que fut le sabordage de la flotte à Toulon, on n'a aucune peine à comprendre pourquoi notre construction navale militaire fut obligée de faire de considérables efforts d'adaptation. En réalité, elle resta un lieu d'innovations parfois considérables, lorsque, par exemple, sous la Restauration, le baron Tupinier fait transformer Indret en manufacture de machines à vapeur, ou lorsqu'en 1859 l'opiniâtré

de Dupuy de Lôme permet le lancement de la *Gloire*, premier navire cuirassé au monde. Notre construction navale est souvent en avance techniquement et elle l'est toujours en 1904 lorsqu'est lancée l'*Aigrette*, « premier submersible au monde à être doté d'un moteur diesel à combustion interne, ce qui permet de réduire le temps de plongée à trois minutes » (p. 139), ou lorsqu'à la fin des années 1920 le *Surcouf* devient « le plus grand sous-marin du monde » (p. 129). Mais notre flotte est, durant une grande partie de la période – et en particulier au début du xx^e siècle –, surtout « une flotte d'échantillon, peu opérationnelle » (p. 139). Elle réussit néanmoins à maintenir les liens avec l'empire, créant comme points d'appui des arsenaux outre-mer dont le plus célèbre reste Bizerte. Elle dispose d'un personnel hautement qualifié de cadres et d'ouvriers très nombreux, mais il est par ailleurs très syndicalisé, ce qui ne va pas sans créer des difficultés. Ce qui a été grave, c'est que fut ratée l'utilisation de l'arme aérienne. Néanmoins, la qualité et la rapidité du redressement à partir des années 1950 doivent être fortement mises en valeur. Il est vrai que les choix qui furent faits furent cette fois de qualité : construction des porte-avions *Clémenceau* (1961) et *Foch* (1993).

La construction navale avait donc pris un premier virage qui avait abouti à sa transformation complète en passant des navires en bois et à voiles aux bateaux à vapeur, à coque métallique. Elle était ainsi devenue une métallurgie souvent à la pointe du progrès, comme le montre Bruno Marnot. Mais, depuis la fin des années 1960, ses mutations sont encore plus importantes puisqu'il lui a fallu intégrer à la fois l'emploi du nucléaire comme principale source d'énergie de nos navires essentiels et réussir sa modernisation par le recours au numérique. C'est ce qu'expose Pascal Griset dans la troisième partie : « Au temps du numérique et du nucléaire » (p. 180-277). Il montre avec brio comment la décision de faire reposer l'arme nucléaire française de dissuasion sur nos sous-marins a entraîné un véritable bouleversement des méthodes mais aussi du cadre physique, car rien n'était adapté aux dimensions du *Redoutable*, notre premier sous-marin nucléaire, lancé en 1967 ; et lorsque fut construit le *Charles-de-Gaulle*, notre porte-avions à propulsion nucléaire, on se trouva aux limites extrêmes des dimensions du bassin de Brest ! Ajoutons que, bien sûr, le choix du nucléaire comme source d'énergie était une nouveauté absolue qui résultait de la volonté d'indépendance du pays, lequel montrait ses capacités à surmonter de telles difficultés, mais aussi mettait encore plus en valeur le « statut obsolète » de la DCN (Direction de la construction navale). N'entrons pas dans le détail des évolutions techniques : le texte de Pascal Griset et les illustrations qui l'accompagnent permettent de suivre excellemment toutes ces questions, mais insistons avec lui sur le fait qu'il a fallu pour cela que la DCN se transforme complètement. Devenue d'abord la DCNS pour mettre en valeur

son rôle dans l'évolution des « systèmes », elle est depuis quelques mois, ce que le livre ne pouvait prendre en compte, une entreprise de droit privé mais avec participation majoritaire de l'État, le Naval Group, qui emploie plus de 13 000 personnes dans le monde.

Pour mieux faire comprendre tout cela, elle a donc choisi de faire naître cet ouvrage. C'est une très grande réussite. Le texte est excellent de bout en bout et les pages contemporaines souvent fascinantes en révélant bien des aspects que seules les personnes directement intéressées pouvaient connaître. Or les illustrations méritent également les plus vifs éloges : toujours pertinentes, accompagnées de commentaires brefs mais tout à fait adéquats, elles font de ce livre parfaitement édité par Nouveau Monde quasiment un ouvrage de bibliothèque. Finalement, il n'y a que deux faiblesses : d'un côté, la contribution des deux collaborateurs de Pascal Griset n'est pas clairement indiquée ; d'un autre côté, les préfaces et la postface sont totalement désaccordées par rapport à l'ouvrage. Ce ne sont certes que des brouilles mais notre construction navale visant l'excellence et l'atteignant si souvent, ce paradoxe suscite quelque gêne.

Jean-Pierre Poussou

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle*
Jean Mascart