

Revue d'histoire maritime

25

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

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 Bouëdec – 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 Lemps (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 |

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.

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