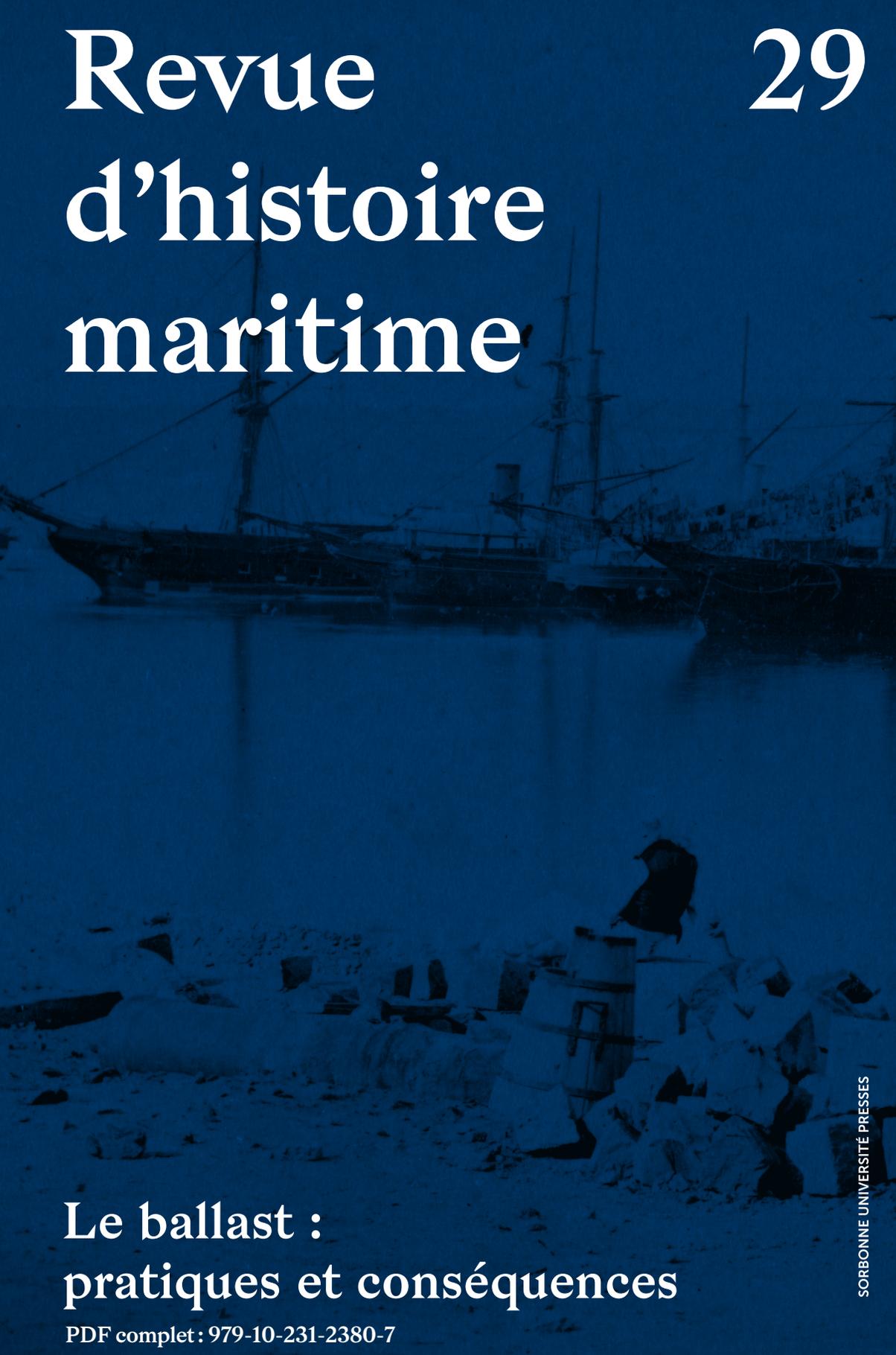


Revue d'histoire maritime



29

Le ballast :
pratiques et conséquences

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 29
Le ballast :
pratiques et
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CC0 1.0.
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

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

<https://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 (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».
Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

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	6
-----------------	---

LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi ^e -xix ^e siècle)	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii ^e -début xix ^e siècle)	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus	103
Silvia Marzagalli	

VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746)117
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX^e siècle(1793-1913)135
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français149
Jean-Baptiste Schneider

CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies195
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218
Gérard le Bouëdec

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

Éditorial

Olivier Chaline

6

Avec ce numéro sur le « ballast, pratiques et conséquences » dirigé par Mathias Tranchant, la *Revue d'histoire maritime* poursuit l'exploration de thèmes concernant le navire, sa préparation et sa stabilité à la mer. Sur cette question, envisagée dans la longue durée et dans des espaces différents, on trouvera ici une grande variété d'approches qui font la richesse du propos. À partir des définitions données par encyclopédies et dictionnaires, Guillaume Martins et Emmanuel Nantet livrent une étude indispensable des multiples significations du mot *lest* (qui se dit *ballast* en anglais) et nous présentent les réalités correspondantes tant à bord des navires de guerre que de ceux de commerce. Mathias Tranchant nous explique les modalités très concrètes de gestion du lest dans les ports de la France atlantique médiévale confrontés à la croissance du trafic maritime et donc à des rejets de plus en plus importants de matériaux utilisés pour le ballast. Il pose à la fois la question de la réglementation du lestage et du délestage et celle de la réutilisation de ce qui a été déchargé. On appréciera de lire dans la continuité la contribution de Thierry Sauzeau qui, dans le cas de la mer des pertuis charentais, traite des mêmes problèmes sur le temps long du XVI^e au XIX^e siècle. Il donne notamment une perspective environnementale au sujet puisque chaque année 25 000 à 50 000 m³ de lests étaient dispersés sur l'estran. Dominique Gaurier commente les dispositions de l'ordonnance de marine de 1681 sur ballast, lestage et délestage. Il nous fait mesurer la grande difficulté qu'il y a à réprimer des pratiques sauvages insoucieuses des conséquences. C'est en fait au XIX^e siècle que l'efficacité des règlements et contrôles devient satisfaisante. Jean-Sébastien Guibert présente les conditions concrètes du lestage pour les voyages transatlantiques à destination des Antilles, tant des navires de guerre français et britanniques

que de ceux de commerce. Il confronte les sources d'archives aux données archéologiques et examine aussi les pratiques dans les ports antillais, se plaçant ainsi aux deux extrémités de la route maritime. Enfin Silvia Marzagalli, en s'appuyant sur les apports de la base de données Navigocorpus, propose une première approche de la navigation sur lest dans les ports français de la fin de l'Ancien Régime. C'est une typologie des économies portuaires et aussi des hinterlands qui commence à se dessiner.

Dans les Varia, Étienne Pouly retrace la vie et l'activité d'un armateur jacobite nantais, Antoine-Vincent Walsh qui a pris une part significative à la tentative du prétendant Stuart pour reconquérir son trône à partir de l'Écosse en 1745-1746. Avec Vincent Mariet, nous découvrons un aspect encore peu étudié de l'histoire de Rochefort, son rôle de port impérial tourné vers les colonies dans la France du XIX^e siècle. Jean-Baptiste Schneider examine, menus à l'appui, la diffusion du goût français aux États-Unis grâce aux plats et aux vins servis à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique. La chronique nous permet d'être informés des richesses documentaires qui attendent les chercheurs dans les archives de French Lines & Companies et de connaître les positions de thèse d'Hervé Rétureau ayant pour thème « sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866) ». Le confinement du printemps 2020 a suspendu la vie universitaire. Espérons que la reprise de celle-ci dans des conditions que l'on souhaite moins perturbées alimentera davantage cette rubrique. On trouvera enfin des recensions d'ouvrages.

Bonne lecture!

Le ballast : pratiques et conséquences

INTRODUCTION

Mathias Tranchant
Université Bretagne-Sud, UMR TEMOS

C'est à l'occasion d'une session des journées du GIS d'histoire & sciences de la mer, tenues à l'université Côte d'Azur de Nice en mars 2017, dont le thème portait sur les ports et les écosystèmes, que l'idée d'un travail collectif sur la question du ballast est née de nos discussions. Rapidement, il nous est apparu évident qu'à travers toute l'histoire navale, dès lors que les bateaux ont dû être lestés pour tenir la mer, cette pratique a généré une somme de problématiques techniques, économiques, juridiques et environnementales qui forme à elle seule un sujet de première importance pour l'histoire maritime. Or il se trouve que l'historiographie reste assez discrète à son endroit, en France tout du moins. Oh bien sûr, les spécialistes d'histoire des techniques navales ne l'ont pas mis de côté. Mais en dehors de leurs investigations, le reste des maritimistes, qu'ils travaillent sur le commerce ou les sociétés littorales, ne l'ont évoqué qu'au titre du détail.

Le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est l'occasion de commencer à prendre la mesure de cette thématique et de poser les premiers jalons de son étude. Les contributions qui suivent témoignent de la richesse des perspectives scientifiques en la matière, dès lors que les approches seront réunies et croisées à des échelles diachronique et pluridisciplinaire. Les sources écrites ne suffisent pas en effet pour produire toutes les informations nécessaires. L'archéologie et les sciences de l'environnement marin sont également indispensables. Au nombre des sujets à aborder il y a bien sûr, sur le plan naval, les méthodes employées pour stabiliser les bateaux, tant d'un point de vue théorique que pratique. L'origine et la nature des matériaux formant le ballast sont une question importante qui en découle, et dont les réponses sont très variées. On s'intéressera aussi à l'impact du rejet de ces matériaux sur le milieu littoral, au travers, par exemple, le comblement des ports, l'atteinte aux infrastructures ou les transformations de la biodiversité. Subséquemment viennent les modalités de gestion du prélèvement et du relargage du lest : leur réglementation, leur fiscalité, les personnels affectés à leur contrôle. Enfin, il reste à saisir les formes de réemploi et de valorisation de certains produits du ballast, pour la construction, l'alimentation, l'agriculture, etc.

Aux méthodes de lestage est associé tout un vocabulaire spécialisé à l'usage des gens de mer et des constructeurs de navires, mais aussi des archéologues et des historiens spécialistes des technologies navales. La terminologie des dictionnaires spécialisés des XVIII^e et XIX^e siècles distingue d'abord le lest dit permanent du lest momentané, le premier désignant la quantité de ballast nécessaire en toute circonstance à la bonne marche du navire, le second faisant référence à la quantité variable, ajoutée selon le poids de son chargement commercial. Mais, pour améliorer les performances du bâtiment aux conditions de navigation, on pouvait vouloir ajuster la répartition du lest permanent dans la coque; auquel cas, on différencie le lest dormant installé de manière fixe dans les cales, du lest volant dont on peut faire évoluer le positionnement. En fonction du type de bateau et de son usage – pour la guerre ou le commerce –, mais suivant aussi la nature du ballast – sable, gravier, pierres, béton, coraux, divers produits ferreux –, les modes d'emploi de ces différents types de lest ont pu varier.

12

Dans les faits, l'étude des pratiques de lestage, selon les lieux et les périodes, permet de caractériser certains aspects du commerce maritime. L'analyse de la part de la navigation sur lest en France à la veille de la Révolution indique qu'elle était répandue parmi toutes les familles de navires employés pour le transport de marchandises, quelle que soit leur taille. Mais des distinctions semblent toutefois apparaître en fonction des ports, de leur rôle dans les circuits d'échanges et de leurs caractéristiques commerciales sur le plan du rapport entre exportations et importations. Les données issues des documents historiques ainsi que des recherches archéologiques conduites dans les Antilles, portant sur la période comprise entre la fin du XVII^e et le début du XIX^e siècle, montrent toute l'importance de l'usage du lest pour les navires de commerce et de guerre qui opéraient en Atlantique. L'éloignement et les déséquilibres commerciaux entre les îles et la métropole ont là encore déterminé les flux et les quantités de lest dont les navires avaient besoin pour tenir la mer : au voyage aller principalement, depuis les ports français ou négriers, alors qu'au retour le ballast était remplacé par les denrées coloniales. Dans la marine militaire, on prenait même le soin d'élaborer pour chaque trajet un plan de chargement du vaisseau dans lequel le lest était précisément réparti, depuis la poupe jusqu'à la proue. Il apparaît de surcroît que les vestiges du ballast exhumés par l'archéologie sous-marine des épaves ou par l'archéologie littorale dans les dépotoirs portuaires sont parfois les seuls qui restent des navires naufragés aux Antilles. Cela en fait des sources qu'il conviendra à l'avenir de considérer davantage.

Le cas antillais nous apprend de surcroît que les rejets du ballast ont pu affecter la qualité des havres, et dans le même temps contribuer à fournir des matériaux de construction bien utiles pour les villes portuaires. Il s'agit là d'une constante historique qui s'observe également chez les populations littorales de

la France atlantique depuis la seconde moitié du Moyen Âge. Matériau exogène et anthropique, le lest a rapidement été considéré comme un déchet qui venait polluer et altérer la qualité des ports et de leurs environs, exposant les bâtiments de charge à la tyrannie de leur tirant d'eau. Sur les littoraux saintongeais, son accumulation prit une telle ampleur aux temps modernes que l'État central lui imputa la thèse d'un véritable choc environnemental, occultant l'analyse des populations locales qui mesuraient davantage le rôle fondamental des dynamiques sédimentaires dans cette zone. Les autorités gestionnaires ont donc multiplié les initiatives à partir du XIII^e siècle pour protéger ces territoires sensibles, empêcher que leurs berges, leurs fonds et leurs accès ne soient encombrés et maîtriser les comportements des marins indécents. Des aires de dépôt étaient réservées à cet effet, parfois ceintes par des structures de retenue.

Et puis, bien entendu, toute une réglementation, appuyée par un personnel et des sanctions financières idoines, avait été inventée et progressivement renforcée, partout où l'inégalité des échanges obligeait les navires à se débarrasser de leur lest avant d'embarquer leur cargaison. L'ordonnance de la marine d'août 1681 paraît être un tournant en la matière, puisque aux dispositions locales et particulières se substitua dès lors, après quelques tentatives, un texte commun de référence pour régler cette problématique : huit articles pour la marine de commerce et huit articles pour la marine militaire, chacune étant encadrée par une administration spécifique. Cependant, l'arsenal législatif n'a pas tari les fraudes et transgressions, tant s'en faut. Et la fiscalité appliquée au dépôt de ces matériaux sans valeur et encombrants n'est peut-être pas pour rien dans la persistance de ces comportements. De sorte qu'encore au XVIII^e siècle la documentation donne à constater de nombreuses irrégularités.

Les six contributions que vous allez découvrir ne couvrent bien évidemment pas, à elles seules, l'ensemble du sujet. Sur le plan chronologique et spatial, il nous manque les travaux portant sur l'Antiquité et la période contemporaine, d'une part, des comparaisons avec les réalités des côtes étrangères, d'autre part. Toutes les formes de lestage n'ont pas non plus été envisagées, en particulier celles qui prévalent dans les bâtiments d'aujourd'hui, fondées sur la répartition de quantités d'eau de mer dans des compartiments particuliers des coques. Au surplus, sur le plan disciplinaire, les sciences de la mer et du littoral n'ont été que très peu convoquées. Et pourtant, elles ont beaucoup à nous apprendre, tant sur l'origine du lest encore présent dans les vestiges de dépôts et d'installations urbaines, que sur l'impact que tous les éléments exogènes contenus dans le ballast – minéraux et organiques – peuvent avoir sur la qualité des sites portuaires, de leurs eaux, de leurs fonds, de leur biodiversité et de leurs infrastructures.

LE LEST : ÉLÉMENTS DE TERMINOLOGIE
À L'USAGE DES ARCHÉOLOGUES

Guillaume Martins

Université de Perpignan Via Domitia, EA 7397 CRESEM

Emmanuel Nantet

Le Mans Université

Membre du Leon Recanati Institute for Maritime Studies

Membre associé à l'UMR 6566 CReAAH

Enseignant-Chercheur à l'université de Haïfa¹

15

Lest *permanent*, *fixe*, *mobile*, *volant*, *temporaire*, etc. – ce sont là autant de termes que les archéologues utilisent pour décrire le lest d'une épave qu'ils fouillent, sans en connaître réellement le sens. Ainsi, dans son article sur le transport de biens et de lest dans l'Antiquité, Sean Mcgrail explique qu'un navire pouvait embarquer du lest de façon permanente afin d'accroître ses performances, sa manœuvrabilité ou sa stabilité, quel que soit le type de cargaison embarquée². Il indique qu'un tel lest était disposé symétriquement pour améliorer la stabilité ou asymétriquement pour ajuster l'assiette du navire. Il ajoute que, sur les petits bateaux, ce lest pouvait être déplacé plusieurs fois durant un voyage pour optimiser ses performances suivant les conditions de navigation, contrairement aux plus grands navires où cette manipulation était quasiment impraticable.

Dans leur étude sur le lest de l'épave de Molasses Reef datant du xvi^e siècle, William R. Lamb et Donald H. Keith remarquent, en comparant avec d'autres épaves et en établissant un parallèle avec des pratiques modernes similaires, que certains navires transportaient à la fois du lest *permanent* et du lest *temporaire*³. Néanmoins, les auteurs ne donnent aucune référence. Ils précisent que le lest

- 1 Le présent article a bénéficié des conseils d'Éric Rieth. Une relecture attentive a en outre été menée par Martin Galinier. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés. Les erreurs qui subsisteraient relèvent bien entendu de notre responsabilité.
- 2 Sean Mcgrail, « The Shipment of Traded Goods and of Ballast in Antiquity », *Oxford Journal of Archaeology*, vol. 8, n° 3, 1989, p. 357.
- 3 William R. Lamb, Donald H. Keith & Susan A. Judy, « Analysis of the Ballast of the Molasses Reef Wreck », *National Geographic Research*, vol. 6, n° 3, 1990, p. 293.

permanent était constitué de grosses pierres soigneusement sélectionnées et placées au fond de la cale lors de la construction du navire. Elles servaient ainsi à compenser le déséquilibre lié aux formes de la coque et étaient rarement retirées. C'est pourquoi les auteurs expliquent que ce lest *permanent* serait plus à même d'indiquer le lieu où le navire a été construit que le lest *temporaire* constitué de petites pierres, chargées et déchargées au cours du voyage. Enfin, ils expliquent que ces dernières pouvaient être déplacées pour améliorer les performances du navire et servaient donc de lest *mobile*.

16

Quant à Matt J. Gifford, dans son étude consacrée aux lests des épaves d'Emanuel Point I et II (xvi^e siècle) et plus globalement aux pratiques de lestage, il reste peu clair dans la définition du lest *permanent*, car sa réflexion se fonde uniquement sur les publications précédentes sans prendre en compte les sources imprimées⁴. En effet, l'auteur indique que le lest *permanent* correspondait au besoin permanent en lest qu'un navire devait avoir pour rester stable, en précisant que celui-ci pouvait demeurer des années dans la cale jusqu'au nettoyage de cette dernière. Cependant il apporte plusieurs compléments à son propos initial. D'une part, il indique que la notion de lest *permanent* n'était pas forcément liée à sa fixation définitive dans la cale. Il prend pour exemple le lest en pierres qui répondait aux besoins permanents du navire tout en restant mobile pour permettre son déchargement. D'autre part, il indique que le lest de ciment correspond davantage à un lest *permanent* que le lest de métal, puisque ce dernier pouvait plus facilement être enlevé. Toutes ces explications imprécises montrent la confusion qui règne dans les publications qui décrivent le lest d'une épave.

En quoi consistaient donc ces divers types de lest (permanent, temporaire, mobile, etc.)? La clé de compréhension de ces notions, qui apparaissent dans les dictionnaires de marine des xviii^e et xix^e siècles, réside en premier lieu dans la distinction qui doit être faite entre les navires de guerre et les navires de commerce. En effet, les objectifs pour lesquels étaient construits les uns et les autres déterminaient en grande partie l'usage qui était fait du lest à bord⁵. En nous fondant principalement sur les sources imprimées, et en les croisant avec des sources archéologiques, il est possible d'apporter des réponses précises à cette question.

4 Matt J. Gifford, *Everything is Ballast: An Examination of Ballast Related Practices and Ballast from the Emanuel Point Shipwrecks*, mémoire de master, University of West Florida, 2014, p. 24-25.

5 Emmanuel Nantet, *Phortia. Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée. Du viii^e siècle av. l'ère chrétienne au vi^e siècle de l'ère chrétienne*, Rennes, PUR, 2016, p. 201.

C'est certainement le *Dictionnaire du commerce et des marchandises* (1839) qui définit le plus clairement ces notions :

À bord des bâtiments de l'État, la charge résultant du faix de l'artillerie, des approvisionnements et des vivres de campagne, n'étant presque jamais assez forte ou assez convenablement distribuée dans les parties lestables pour garantir la stabilité du navire, on embarque une certaine quantité de lest permanent pour suppléer à l'insuffisance de cette charge. Mais à bord des bâtiments du commerce, la quantité de marchandises embarquées se trouvant presque toujours assez considérable pour lester le navire, on n'a recours au lestage que dans les circonstances où le navire est obligé de prendre la mer sans avoir reçu une cargaison suffisante pour assurer la stabilité du bâtiment. Aussi, dans le premier cas, le lestage est-il permanent à bord des navires de guerre, et dans le second cas, momentané et exceptionnel à bord des bâtiments marchands⁶.

Il est ainsi préférable d'employer les termes de *permanent* et *momentané*, comme l'indique le dictionnaire, plutôt que les termes respectifs de *fixe* et *mobile* parfois utilisés afin de désigner les mêmes caractéristiques⁷. Ces derniers n'apparaissent pas dans les sources imprimées et peuvent prêter à confusion.

Le lest permanent notamment à bord des navires de guerre

Contrairement aux diverses définitions employées par les archéologues, le lest *permanent* ne fait référence ni aux types de matériaux embarqués ni à leur longévité ou à leur fixation définitive dans la cale. Le lest *permanent* désigne tout simplement le lest des navires de guerre, car ceux-ci devaient être lestés constamment. En effet, lors de la conception de ce type de navire, les ingénieurs connaissaient la charge totale de tout ce qui était embarqué tels que l'équipage, l'artillerie, les vivres, etc. Cette charge étant insuffisante pour assurer la stabilité du vaisseau, ils déduisaient de leurs calculs la quantité de lest que celui-ci devait contenir dans sa cale pour être dans ses lignes⁸. Le lest *permanent* représentait donc un poids de lest invariable en quantité et dans le temps. Les matériaux qui le composaient ont évolué au cours des XVII^e et XVIII^e siècles. Le lest, constitué

6 Adolphe Jérôme Blanqui *et al.*, s.v. « Lest », dans *Encyclopédie du commerçant. Dictionnaire du commerce et des marchandises contenant tout ce qui concerne le commerce de terre et de mer*, t. II, Paris, Guillaumin et Cie, 1839, p. 1284-1285.

7 Emmanuel Nantet, *Phortia*, *op. cit.*, p. 201.

8 La quantité de lest qu'un navire devait embarquer n'a pu être connue à sa conception qu'à partir du moment où les ingénieurs ont pu effectuer des calculs complexes et précis d'hydrostatique, c'est-à-dire à partir du milieu du XVIII^e siècle en France, grâce notamment aux travaux de Pierre Bouguer.

préférentiellement de petites pierres⁹ sur les premiers vaisseaux de guerre du début de la Marine royale, s'est enrichi de matériaux plus denses. Tout d'abord, des matériaux ferreux de rebut tels que les canons ou boulets usés ont été employés, puis, à partir du milieu du XVIII^e siècle, les gueuses de fer, qui ont progressivement supplanté tous les autres matériaux¹⁰.

Cette notion de lest *permanent* est non seulement applicable aux vaisseaux de guerre du XVIII^e siècle comme le mentionnent les dictionnaires, mais aussi aux navires dont la charge embarquée était connue lors de leur conception mais insuffisante pour qu'ils fussent stables. Ainsi, les corsaires et les navires d'exploration embarquaient un lest *permanent*. Pour aller plus loin, cette notion du XIX^e siècle peut tout à fait être aussi utilisée pour des navires similaires des périodes antérieures. En effet, même si avant le milieu du XVIII^e siècle la quantité de lest était déterminée empiriquement lors de la mise à l'eau des navires, leur lest n'en était pas moins un lest *permanent*. C'est le cas, parmi tant d'autres, des caravelles de Christophe Colomb employées lors de son expédition vers les Amériques en 1492 qui embarquaient de tels lests.

18

Le lest momentané et exceptionnel à bord des navires de commerce

Contrairement à ces divers navires, dont la quantité de lest qu'ils devaient embarquer en permanence était déterminée lors de leur conception, la quantité de lest des navires de commerce n'était pas connue à l'avance car elle variait au gré des cargaisons¹¹. Cette dernière était nulle lorsque les marchandises étaient suffisamment pesantes pour assurer la stabilité du navire. Elle était à son maximum

9 Le lest de petites pierres était préféré pour les vaisseaux de guerre, car étant propre, il n'engorgeait pas les pompes de cale et son arrimage était aisé. Il était qualifié de *bon lest*. En revanche, les grosses pierres étaient désignées comme *gros lest* et *mauvais lest*, car elles étaient difficiles à manipuler et empêchaient un bon arrimage (Nicolas Aubin, s.v. « Bon lest », « Gros lest » et « Mauvais lest », *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale. Avec les règles & proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de figures représentant divers Vaisseaux, les principales Pièces servant à leur construction, les différens Pavillons des Nations, les Instruments de Mathématique, Outils de Charpenterie & Menuiserie concernant la fabrique, avec les diverses fonctions des Officiers*, Amsterdam, P. Brunel, 1702, p. 517). Par conséquent, si des grosses pierres étaient quand même employées dans le lest, elles étaient très probablement disposées en fond de cale et recouvertes de petites pierres afin de ne pas gêner l'arrimage.

10 Adolphe Jérôme Blanqui *et al.*, s.v. « Lest », art. cit., p. 1284-1285. Il est important de signaler que les matériaux utilisés dépendaient des qualités nautiques que le capitaine souhaitait pour son vaisseau, mais aussi de la disponibilité des matériaux dans les ports.

11 Les éléments les plus lourds de la cargaison étaient placés en fond de cale pour abaisser le centre de gravité (Auguste Wahlen *et al.*, s.v. « Lest », *Nouveau dictionnaire de la conversation ou répertoire universel de toutes les connaissances nécessaires, utiles ou agréables dans la vie sociale, et relatives aux sciences, aux lettres, aux arts, à l'histoire, à la géographie, etc., avec des notices sur les principaux personnages, morts et vivants, de tous les pays, sur le plan du conversation's lexicon*, t. XV, Bruxelles, Librairie historique-artistique, 1843, p. 358.)

lorsque aucune marchandise n'était embarquée. On disait dans ce dernier cas que le navire était « sur lest¹² ». Enfin, le lest des navires marchands, qui n'était présent que le temps d'un voyage pour compenser le manque de poids de la cargaison, est qualifié, par définition, de lest *momentané*. Le lest *momentané* fait donc référence à un poids de lest variable en quantité et dans le temps¹³. En ce qui concerne les matériaux employés comme lest *momentané* sur les navires de commerce, il faut distinguer les navires marchands privés et les navires marchands d'État. En effet, si les premiers embarquaient uniquement des matériaux lithiques comme le sable, le gravier, les petites et grosses pierres¹⁴, les seconds pouvaient embarquer des matériaux ferreux tels que les canons et boulets de rebus et des gueuses de fer¹⁵.

Il est également intéressant de constater dans le *Dictionnaire du commerce et des marchandises* (1839) que ce lest *momentané* était aussi *exceptionnel*¹⁶. Ce terme doit toutefois être reçu avec précaution car la navigation sur lest était une pratique fréquente – qui n'avait donc rien d'inhabituel¹⁷. Le caractère *exceptionnel* du lest *momentané* s'explique au regard de la pratique usuelle qui consistait, pour optimiser le chargement d'un navire, à privilégier en premier lieu le transport de marchandises, le lest n'ayant pour ainsi dire aucune valeur économique.

Le lest momentané à bord des navires de guerre

Ainsi, le lest *momentané* et *exceptionnel* des navires de commerce s'oppose au lest *permanent* des navires de guerre et de certains autres types de navires. Toutefois, si les bâtiments de commerce n'embarquaient jamais de lest *permanent*, les vaisseaux de guerre, eux, pouvaient charger en sus de celui-ci un lest *momentané*. En effet, lors du départ d'un navire de guerre, ce dernier, alors à pleine charge, portait uniquement la quantité de lest *permanent* nécessaire. Cependant, à un certain moment de la campagne, qui durait parfois plusieurs mois, les vivres, munitions et autres consommables pouvaient diminuer au point où la charge totale du navire ne suffisait plus à assurer une bonne navigabilité. Afin de rester

12 Adolphe Jérôme Blanqui *et al.*, s.v. « Lest », art. cit., p. 1284-1285.

13 Le cas de *L'Aimable Grenot* est intéressant afin de montrer que ces notions sur les lests dépendent de la fonction du navire. Cette frégate construite en 1747 fut armée en course jusqu'en 1748, année durant laquelle elle fut reconvertie en navire de commerce. La qualification de son lest changea donc de lest permanent lorsqu'elle était corsaire à lest momentané après sa reconversion.

14 Adolphe Jérôme Blanqui *et al.*, s.v. « Lest », art. cit.

15 C'est notamment le cas de la *Girafe*, flûte de la Marine impériale naufragée en 1811, archives du DRASSM, dossier « La *Girafe* ».

16 *Ibid.*

17 C'est par exemple le cas des nombreux navires originaires du Nord de l'Europe qui venaient sur lest prendre du sel à Brouage, voir : Claire E. Lazareth, *Pierres de lest du littoral Poitou-Charentes, granites et larvikites. Pétrologie, géochimie, typologie et provenance géographique, contraintes sur les voies de commerce maritime anciennes*, La Rochelle, s.n., 1998, p. 45.

dans ses lignes et être performant, le navire avait obligatoirement recours à un supplément de poids se présentant sous la forme d'un lest *momentané*. Tous les matériaux disponibles en escale, tels que le sable, pierres et coraux¹⁸, pouvaient servir à composer ce lest. Néanmoins, le remplissage des tonneaux vides avec de l'eau de mer était la méthode la plus employée¹⁹, car elle présentait des avantages non négligeables. Non seulement elle pouvait s'effectuer en cours de navigation, mais elle était également rapide et ne dérangeait pas l'arrimage. Par la suite, lors de l'avitaillement complet du navire, ce lest *momentané* était facilement retiré, tandis que seul subsistait le lest *permanent* dans la cale.

Le granel, un lest ni permanent ni momentané ?

20 Le lest nommé *granel* constitue un cas particulier. Il s'agit d'un béton, généralement constitué de chaux, de sable et de gravier, était coulé dans l'espace situé entre le bordé et le vaigrage de certains navires espagnols. Ce matériau a été retrouvé sur des épaves de navires de commerce ainsi que de guerre²⁰. Comme son poids ne variait pas en fonction de la cargaison, il ne peut pas être considéré comme lest *momentané*. Faut-il alors le qualifier de lest *permanent* comme le fait Jennifer F. McKinnon²¹? Il est difficile de savoir si le poids du *granel* suffisait à lui seul pour maintenir la stabilité du navire. Mais il est permis d'en douter. En effet, le volume qu'il représentait était finalement assez faible. Quoi qu'il en soit, il se trouve que le lest *permanent* était embarqué uniquement sur les navires dont la charge à la conception était connue et insuffisante. Ainsi, ce béton, présent sur des navires marchands, ne peut pas être qualifié de lest *permanent*. Il invite donc à réfléchir à une autre qualification plus pertinente. Contrairement aux lests *permanent* et *momentané*, composés de matériaux qui pouvaient être déchargés à tout moment, le *granel* faisait partie intégrante de la structure des navires, quelle que fût leur fonction. Aussi pourrait-il être qualifié de lest *intégré*.

Ainsi, il apparaît que certains types de lests ne peuvent pas toujours s'inscrire dans l'opposition schématique entre lests *permanent* et *momentané* qui est mentionnée dans les sources imprimées.

18 Adolphe Jérôme Blanqui *et al.*, s.v. « Lest », art. cit.

19 Jacques Bourdé de Villehuet, *Principes fondamentaux de l'arrimage des vaisseaux*, Paris, Bachelier, 1814, p. 18; Honoré Sébastien Vial du Clairbois, s.v. « Arrimage », *Encyclopédie méthodique. Marine*, t. I, Paris, Panckoucke, 1783, p. 72.

20 Jennifer F. McKinnon, « Florida's Mystery Wreck », *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 35, n° 2, 2006, p. 189-190; « L'épave d'un navire espagnol du XVII^e siècle retrouvée au large du Panama », *National Geographic*, en ligne : <https://www.nationalgeographic.fr/histoire/lepave-dun-navire-espagnol-du-17e-siecle-retrouvee-au-large-du-panama>, consulté le 3 décembre 2020; Joe Coz Cozzi « The Santa Rosa Island Shipwreck », University of West Florida, en ligne : <http://www.flpublicarchaeology.org/anthro/shipwreck/shipbuilding.htm>, consulté le 3 décembre 2020.

21 Jennifer F. McKinnon, « Florida's Mystery Wreck », art. cit., p. 190.

Du fait de son caractère mobile, le lest *volant* est souvent confondu avec le lest *momentané*²². Cependant, contrairement au terme de lest *momentané* qui porte simplement sur la variabilité de son poids, le qualificatif de *volant* fait référence à un type de lest pourvu d'une fonction bien particulière. À partir de quelle époque le lest *volant* fut-il utilisé ? Était-il employé sur tous les types de navires ?

La première mention du lest *volant* apparaît en France dans l'*Encyclopédie méthodique* (1783) à propos des vaisseaux du roi²³. Mais c'est encore le *Dictionnaire du commerce et des marchandises* (1839) qui le définit le mieux :

On nomme lest volant le lest portatif destiné à occuper, dans les circonstances ordinaires de la navigation, les parties où un poids éventuel mobile devient nécessaire pour accélérer la marche du navire ou contrebalancer l'inclinaison produite par l'action trop puissante des voiles ou du vent sur le côté du navire²⁴.

Cette définition montre que les termes *volant*, *mobile* et *portatif* font référence au même type de lest²⁵. Puisqu'il est nommé lest *volant* dans la majorité des dictionnaires, c'est cette dernière dénomination qu'il convient de retenir. Ce lest *volant* consistait donc en un poids que l'on déplaçait lorsqu'il était nécessaire d'améliorer les performances d'un navire. Comment se nommait le lest, qui, à l'inverse, était maintenu en place ? Le *Nouveau dictionnaire de la conversation* (1843) évoque ainsi un lest *dormant* qui restait immobile lors de la navigation :

À bord des bâtiments de guerre, le lest est composé de gueuses, parallélépipèdes de fer coulé, pesant 25 et 50 kilogr. Cette forme se prête facilement à l'arrimage, qui se fait avec soin et par plans symétriques à fond de cale. En sus de ce lest dormant, dont le poids est déterminé par le devis du constructeur, il en est embarqué une certaine quantité à laquelle on donne, en raison de son usage, le nom de lest volant. Il est destiné à être transporté sur tel ou tel point du bâtiment pour modifier, selon besoin, la ligne de flottaison²⁶.

22 William R. Lamb, Donald H. Keith & Susan A. Judy, « Analysis of the Ballast of the Molasses Reef Wreck », art. cit., p. 293.

23 Honoré Sébastien Vial du Clairbois, s.v. « Arc » et s.v. « Arrimage », *Encyclopédie méthodique*, op. cit., p. 62, 72.

24 Adolphe Jérôme Blanqui *et al.*, s.v. « Lest », art. cit.

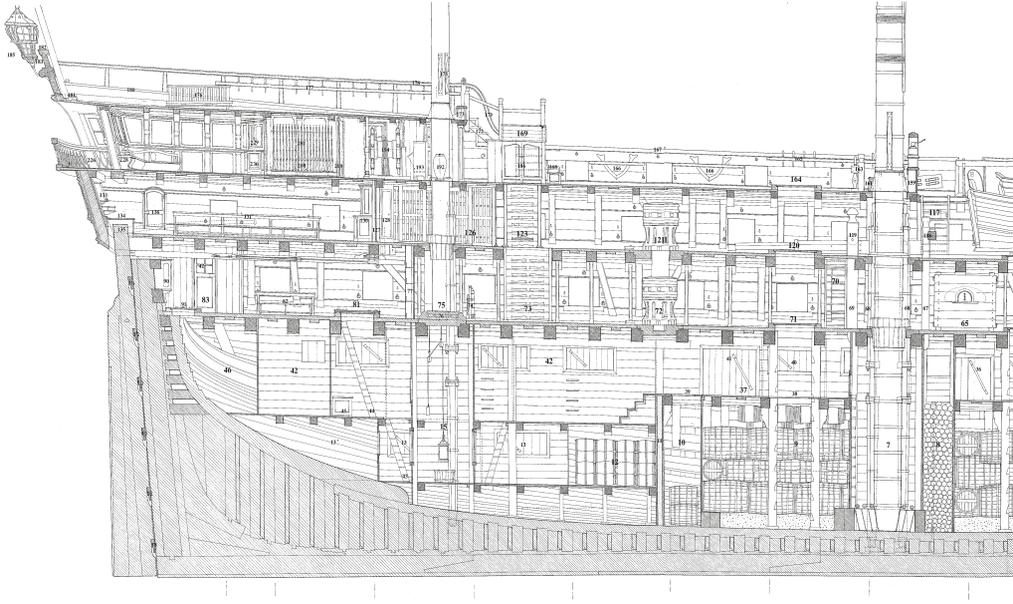
25 Il est ainsi préférable de réserver le terme *mobile* au lest *volant* plutôt qu'au lest *momentané*. Emmanuel Nantet, *Phortia*, op. cit., p. 201.

26 Auguste Wahlen *et al.*, s.v. « Lest », art. cit., p. 358.

Tableau 1. Apparition des termes de lest volant et gueuses de fer dans les ouvrages de marine

Dates	Dictionnaires et traités	Auteurs	Éditions	Lest <i>volant</i>	Lest en <i>gueuse</i> de fer
1687	<i>Dictionnaire des termes propres de marine</i>	Mr Desroches – Officier des Vaisseaux du Roy	chez Amable Auroy – Paris	non	non
1702	<i>Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale</i>	Nicolas Aubin	chez Pierre Brunel – Amsterdam	non	non
1748	<i>Dictionnaire universel de commerce contenant tout ce qui concerne le commerce qui se fait dans les quatre parties du monde. par terre par mer. de proche en proche. & par des voyages de long cours, tant en gros qu'en détail – Nouvelle édition. tome III</i>	Jacques Savary des Bruslons et Philemon-Louis Savary	chez Estienne et fils – Paris	non	non
1758	<i>Dictionnaire historique, théorique et pratique de marine</i>	Mr Saverien	chez Charles-Antoine Jombert – Paris	non	non
1758	<i>Dictionnaire militaire portatif. contenant tous les termes propres à la guerre, sur ce qui regarde la tactique, le génie, l'artillerie. la subsistance. la discipline des troupes et la marine – tome II</i>	MDLCDB	chez Gissey, Bordelet, David et Duchesne	non	Apparition du terme <i>gueuse</i> , mais sans l'attribuer à du lest
1771	<i>Instruction élémentaire et raisonnée sur la construction pratique des vaisseaux. en forme de dictionnaire</i>	Monseigneur De Boynes secrétaire d'État à la marine	chez J. B. G. Musier fils	non	non
1773	<i>Manuel des marins ou explication des termes de marine</i>	Jacques Bourdé de Villehuet Officier des Vaisseaux de la Compagnie des Indes – Tome 1	chez Julien Le Jeune fils – L'Orient	non	non
1783, 1786, 1787	<i>Encyclopédie méthodique. Marine – tome I, II, III</i>	Honoré Sébastien Vial du Clairbois	chez Panckoucke – Paris et Plomteux – Liège	Apparition du terme <i>volant</i>	oui
1792	<i>Dictionnaire de la marine Française avec figures</i>	Charles Romme correspondant de l'Académie des sciences de Paris et professeur de Mathématiques et d'hydrographie au Port de Rochefort	chez P. L. Chauvet – La Rochelle	non	oui
1814	<i>Principes fondamentaux d'arrimage</i>	Mr Bourdé de Villehuet Officier de marine de la Compagnie des Indes, suivi d'un mémoire par M. Groignard Ingénieur constructeur en chef à l'Orient	chez Bachelier – Paris	Préconisation d'un lest mobile sans employer le terme <i>volant</i>	oui

Dates	Dictionnaires et traités	Auteurs	Éditions	Lest volant	Lest en gueuse de fer
1828	<i>Manuel du jeune marin ou précis pratique sur l'arrimage, l'installation, le gréement et la manœuvre d'une frégate de 44 canons, avec 6 planches en taille douce</i>	L. S. Baudin, Lieutenant de vaisseau, chevalier de Saint-Louis, membre de la Société des sciences, Belles-Lettres et Arts du département du Var	chez L. Laurent – Paris	oui	oui
1829	<i>Répertoire polyglotte de la Marine à l'usage des navigateurs et des armateurs – tome II</i>	Le comte O'-Hier de Granpré, Capitaine de vaisseau	chez Malher et Compagnie	oui	oui
1831	<i>Dictionnaire de marine avec huit planches – 3^e édition.</i>	Jean-Baptiste-Philibert Willaumez Vice-Amiral	chez P. Dupont et G. Laguionie	oui	oui
1834	<i>Dictionnaire abrégé de marine</i>	P. M. J. De Bonnefoux Capitaine de frégate	chez C. B. Matenas – Le Havre	oui	oui
1839	<i>Encyclopédie du commerçant. Dictionnaire du commerce et des marchandises, contenant tout ce qui concerne le commerce de terre et de mer – tome II</i>	Plusieurs contributeurs	chez Guillaumin et Compagnie – Paris	oui	oui
1841	<i>Dictionnaire universel et raisonné de marine</i>	Société de savants et marins et A. Barginet sous la direction de A. S. de Montferrier	chez Paul Dupont et Compagnie – Paris	oui	oui
1843	<i>Nouveau dictionnaire de la conversation ou répertoire universel de toutes les connaissances nécessaires, utiles ou agréables dans la vie sociale, et relatives aux sciences, aux lettres, aux arts, à l'histoire, à la géographie, etc., avec des notices sur les principaux personnages, morts ou vivants, de tous les pays, sur le plan du conversation's leicon – tome XV</i>	Société de Littérateurs, de savants et d'artistes	chez Auguste Wahlen – Bruxelles	oui	oui
1853	<i>Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur</i>	Le Baron Bonnefoux Capitaine de vaisseau	chez Bertrand	oui	oui
1861	<i>Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation – tome II</i>	Plusieurs contributeurs	chez Guillaumin et Compagnie – Paris	oui	oui



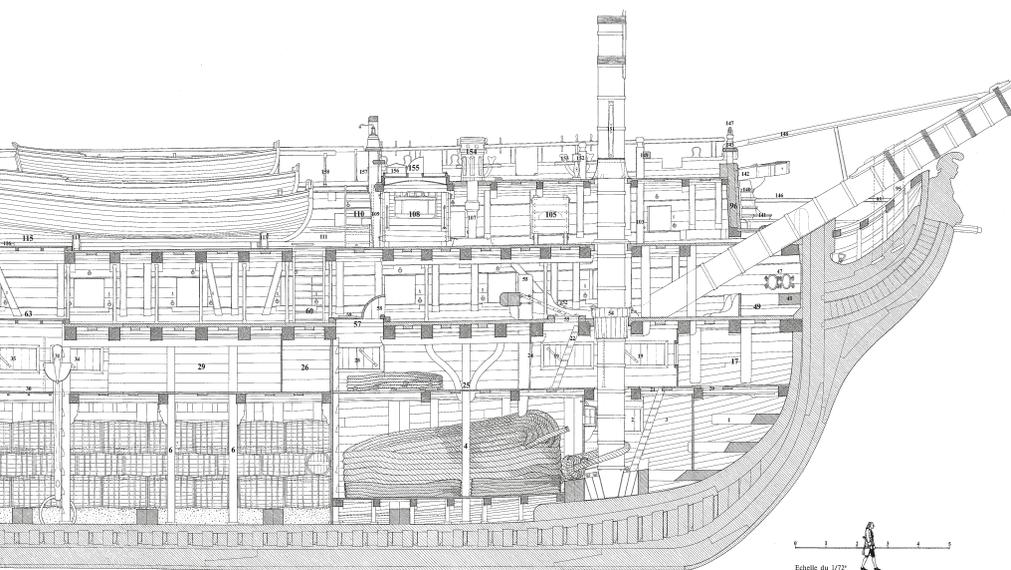
1. Coupe longitudinale d'un vaisseau de 74 canons armé montrant les espaces dédiés au lest volant, sous la soute aux poudres et sous la fosse aux câbles
Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons. Construction du vaisseau*, Grenoble, éditions des Quatre Seigneurs, 1974, t. II, pl. XXI.

Le lest volant notamment à bord des navires de guerre

D'après les sources imprimées françaises (**tableau 1**), la dénomination *lest volant* apparaît dans le dernier quart du xviii^e siècle, c'est-à-dire peu de temps après la mention de l'utilisation de lest en gueuses de fer. De ce constat, il faudrait en déduire que le lest *volant* se composait uniquement de gueuses de fer et non de matériaux lithiques. Ce propos est confirmé par le *Répertoire polyglotte de la marine* (1829) indiquant que le lest *volant* est en fer²⁷. Ainsi, deux conséquences en découlent. D'une part, avant le dernier quart du xviii^e siècle, le rééquilibrage des navires par un lest spécifique ne semble pas être entré dans les pratiques de navigation. Les qualités nautiques de ces derniers n'étaient donc pas optimales. Ce n'est finalement qu'entre le milieu et le dernier quart du xviii^e siècle, avec l'utilisation naissante des gueuses standardisées et l'emploi de calculs hydrostatiques de plus en plus complexes, que les ingénieurs ont recouru à un lest *volant* pour augmenter les performances des navires.

D'autre part, comme le lest *volant* était en fer, il était embarqué uniquement sur les vaisseaux de l'État, plus spécifiquement sur les vaisseaux de guerre. En effet,

27 Louis O'-Hier de Grandpré, s.v. « Lest », *Répertoire polyglotte de la marine, à l'usage des navigateurs et des armateurs*, t. II, Paris, Malher, 1829, p. 43.



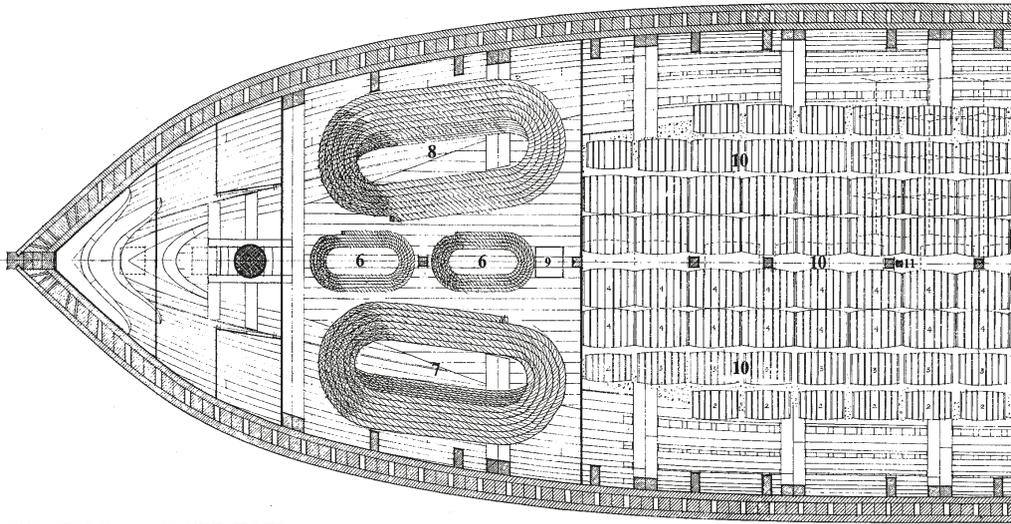
plusieurs dictionnaires associent exclusivement le lest *volant* à l'amélioration des performances des navires de guerres²⁸. Les dimensions et la densité des gueuses de fer leur permettaient d'être facilement transportables d'un bout à l'autre du navire et d'avoir un effet sur sa stabilité tout en prenant un minimum d'espace dans la cale. Il aurait fallu déplacer presque le double de volume en sable pour avoir le même effet²⁹. Et c'était évidemment sans compter les nombreux inconvénients que celui-ci comportait comme le risque d'engorgement des trous d'anguillers et des pompes de cale. Néanmoins, faute d'avoir la possibilité d'embarquer des gueuses de fer réservées aux bâtiments de l'État, les corsaires utilisaient du lest *volant* en sable conditionné en sac³⁰. En effet, tout comme les vaisseaux de guerre, ils devaient avoir eux aussi d'excellentes capacités de navigation.

Enfin, il faudrait également en conclure que le lest *permanent* des navires de guerre, tout comme celui des autres types de navires n'embarquant qu'un poids de lest déterminé et invariable, comprenait uniquement un lest *dormant* avant le dernier quart du XVIII^e siècle. En revanche, après cette période, il pouvait être composé non seulement d'un lest *dormant*, mais également d'un lest *volant*.

28 Jean-Baptiste-Philibert Willaumez, s.v. « Lest », *Dictionnaire de marine avec huit planches*, Paris, Dupont et Laguionie, 1831, p. 358; Alexandre Sarrazin de Montferrier *et al.*, s.v. « Lester », *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, Bureau du dictionnaire de marine, 1841, p. 408-409.

29 Par exemple pour un lest de 10 tonnes en gueuses de fer, dont le facteur d'arrimage est d'environ 0,28, le volume serait de : $V = 10 \times 0,28 = 2,8 \text{ m}^3$. Pour avoir le même effet d'équilibrage, le volume d'un lest de sable (facteur d'arrimage de 0,53) serait de : $V = 10 \times 0,53 = 5,3 \text{ m}^3$, soit 1,9 fois plus que le volume en gueuses de fer.

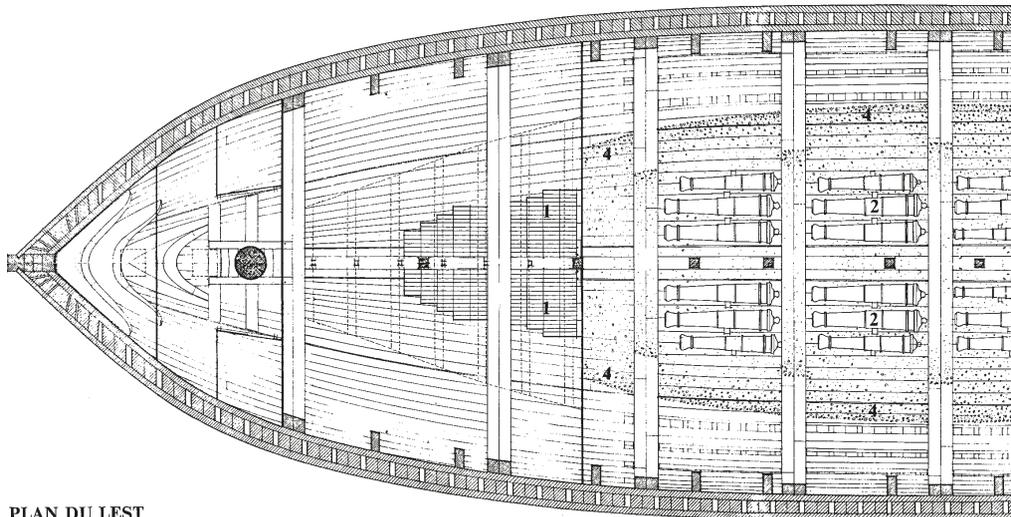
30 Adolphe Jérôme Blanqui *et al.*, s.v. « Lest », art. cit.



PREMIER PLAN DE FUTAILLES

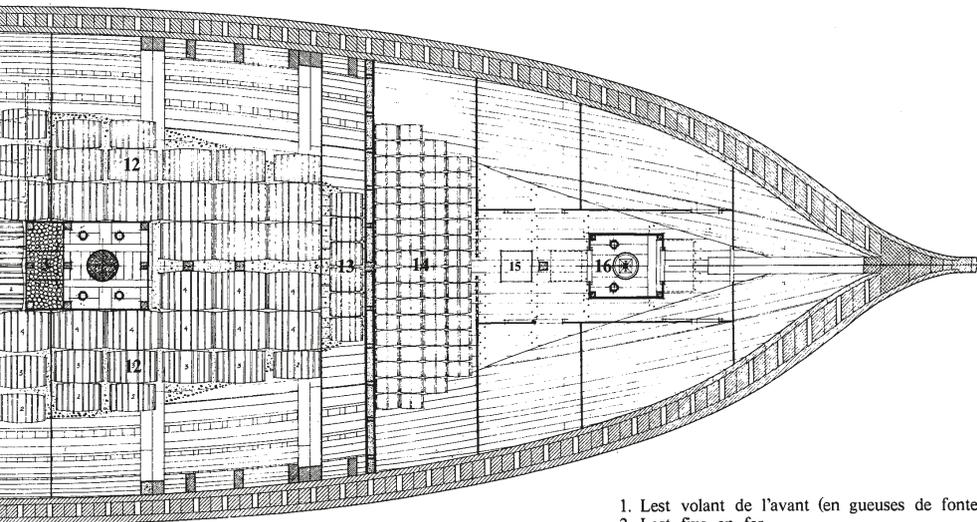


Echelle du 1/144^e

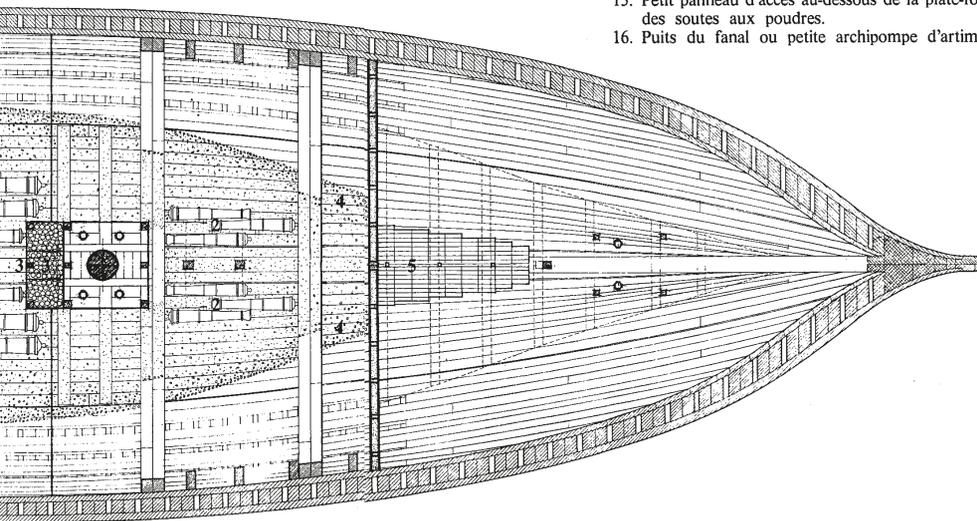


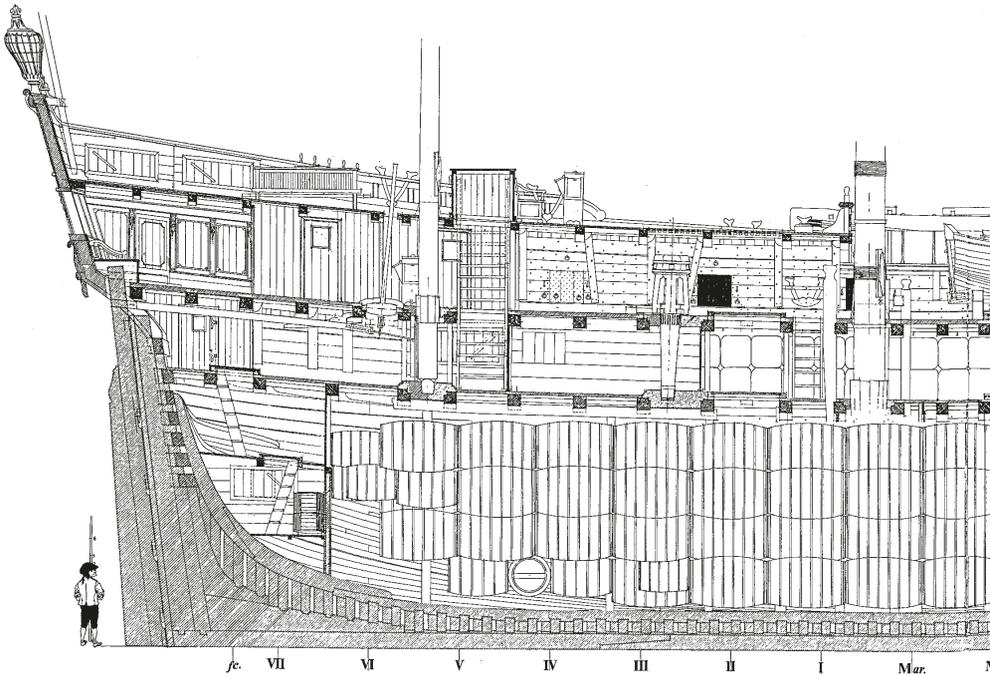
PLAN DU LEST

2. Coupe en plan d'un vaisseau de 74 canons armé montrant la disposition du lest dormant composé de pierres et de canons de rebuts et du lest volant constitué de gueuses de fer situé sous la soute aux poudres et sous la fosse aux câbles
 Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons, Construction du vaisseau*, Grenoble, éd. des Quatre Seigneurs, 1974, t. II, pl. XXX.



1. Lest volant de l'avant (en gueuses de fonte).
2. Lest fixe en fer.
3. Puits aux boulets.
4. Lest en pierre (cailloux ou galets).
5. Lest volant de l'arrière (en gueuse de fonte).
6. Grelins des petites ancrs.
7. Câbles d'affourche et de veille.
8. Câble 8. Câble de grande trouée.
9. Petit panneau d'accès au-dessous de la plate-forme aux câbles pour le lest volant.
10. Cale à eau premier plan.
11. Verge de la grande ancre de rechange.
12. Cale au vin premier plan.
13. Caveau du capitaine.
14. Soute aux poudres en barils, premier plan.
15. Petit panneau d'accès au-dessous de la plate-forme des soutes aux poudres.
16. Puits du fanal ou petite archipompe d'artimon.





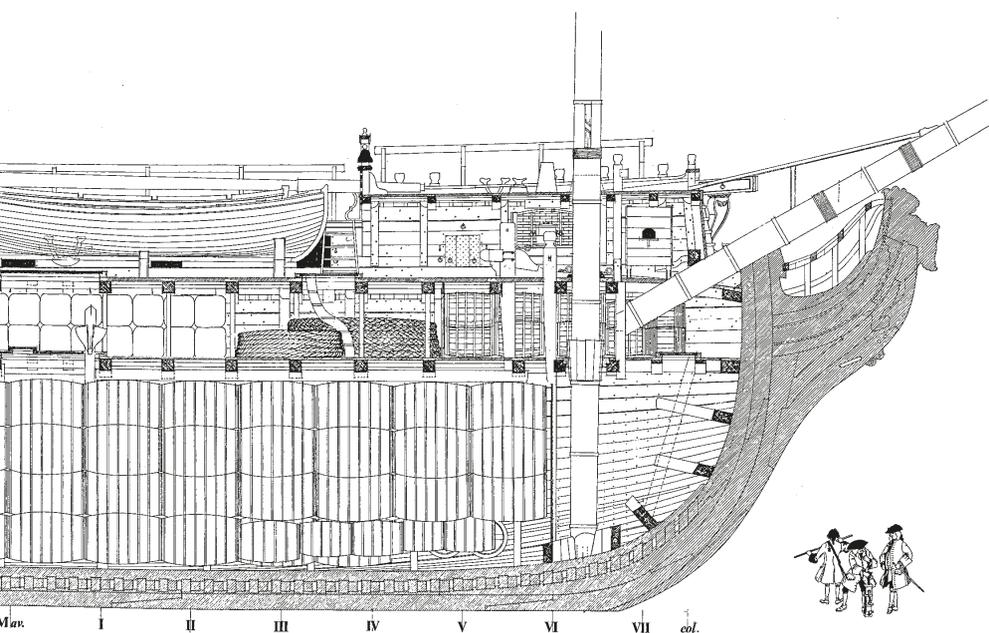
3. Coupe longitudinale du *Mercury*, navire marchand de 1730 armé montrant le remplissage de la cale de marchandises et l'absence d'emplacements spécifiques pour le lest volant
 Jean Boudriot, *Le Navire marchand ancien régime. Étude historique et monographie*, Paris, coll. archéologique navale française 1991, t. I, p. 208-209.

Le lest volant absent des navires de commerce

Pourquoi les navires de commerce n'embarquaient-ils pas de lest *volant*? Comment faisaient-ils pour avoir de bonnes qualités nautiques? D'après les sources imprimées consultées, une seule référence à un lest *volant* est signalée pour les navires marchands. C'est en effet Jacques Bourdé de Villehuet, dans les *Principes fondamentaux d'arrimage* (1814), qui en recommande l'usage sur les navires de commerce³¹. Cependant, cette dernière recommandation n'implique pas qu'elle ait été appliquée. Aussi, les sources postérieures à 1814 ne mentionnent pas de lest servant à rétablir l'assiette des navires marchands. Le *Répertoire polyglotte de la marine* (1829) conforte l'idée que le lest *volant* n'était pas utilisé sur les navires marchands. En effet, il indique que, le cas échéant, on se servait d'éléments de la cargaison pour rétablir l'assiette de ces navires³².

³¹ Jacques Bourdé de Villehuet, *Principes fondamentaux de l'arrimage des vaisseaux*, art. cit., p. 20.

³² Louis O'-Hier de Grandpré, s.v. « Arquer », *Répertoire polyglotte de la marine*, op. cit., p. 84.



L'absence de *lest volant* sur les navires marchands s'explique avant tout par le fait que l'équipage était plus réduit. Ainsi, les vivres et autres consommables embarqués étaient beaucoup moins importants que sur un navire de guerre. La perte de poids engendrée par leur consommation étant minime par rapport au poids de la cargaison, l'assiette d'un navire marchand n'avait pas nécessairement besoin d'être rétablie. Surtout, l'objectif des marchands était d'embarquer un maximum de marchandises pour dégager un maximum de profits. Ainsi, ils ne recherchaient ni la vitesse ni les prouesses nautiques. Il suffisait que leur bâtiment soit un bon « compagnon³³ », robuste, volumineux et apte à tenir le vent. En conséquence, contrairement aux navires de guerre qui possédaient des espaces dédiés pour loger le *lest volant*, généralement sous la soute aux poudres et sous la fosse aux câbles localisées aux extrémités des vaisseaux³⁴ (fig. 1 & 2), les navires de commerce n'étaient pourvus d'aucune place spécifique pour ce type de lest. Les marchands s'efforçaient de remplir toute la cale de marchandises afin d'en rentabiliser les moindres espaces, comme c'était le cas du *Mercur* (fig. 3) avant l'apparition du *lest volant*.

33 Honoré Sébastien Vial du Clairbois, s.v. « Architecture », *Encyclopédie méthodique*, op. cit., p. 66.

34 *Id.*, s.v. « Arrimage », *Encyclopédie méthodique*, op. cit., p. 71.

L'intérêt de définir précisément chaque terme permet, lors d'une opération archéologique, d'identifier et de décrire clairement le lest d'une épave. Ainsi, les notions de lests *permanent* et *momentané* n'apportent finalement pas d'informations particulières puisqu'elles résultent directement de la fonction du navire sur lequel le lest est embarqué. L'identification de lests *volant* et *dormant* serait plus intéressante pour déterminer, par exemple, la période exacte d'utilisation du lest *volant* ou le type de navire de guerre sur lequel il a été employé. La tâche est délicate, mais peut-être pas impossible sur certains navires. En effet, il serait possible de distinguer le lest *volant*, fait de gueuses de fer, du lest *dormant*, à condition que celui-ci fût composé d'autres matériaux (fig. 2). La présence ou l'absence du lest *volant* dans les espaces dédiés indiquerait, en outre, s'il a été déplacé. En revanche, si le lest *dormant* était constitué de gueuses de fer, l'identification d'un lest *volant* paraît difficile. En effet, afin de transférer plus rapidement ce lest lors de la navigation, les gueuses de fer du lest *volant* étaient moins longues que celles qui composaient en grande majorité le lest *dormant*³⁵. Néanmoins, ces gueuses de petite taille étaient également utilisées comme lest *dormant* là où les grandes gueuses ne pouvaient pas être arrimées³⁶. Ainsi, l'identification d'un lest *volant* n'est pas si évidente, notamment dans de nombreux cas où il est tout simplement impossible d'identifier les éléments qui se cachent sous des masses parfois importantes de concrétions métalliques.

Les études sur le lest, et les pratiques de lestage en général, sont rares. Jusqu'à récemment, les archéologues n'en ont pas fait une priorité car la tâche n'était, *a priori*, pas des plus intéressantes. Aujourd'hui, l'archéométrie est bien entrée dans la méthodologie d'étude des lests et elle apporte, certaines fois, des informations sur l'histoire de ces navires naufragés. Néanmoins, le manque de connaissance des pratiques de lestage usitées est un frein à la réalisation d'un tel travail qui, dans la majorité des cas, n'est pas concluant. Les éléments de terminologie exposés ici tentent d'apporter une clarification de ces notions, souvent confuses, employées par les archéologues pour décrire les lests. Ainsi, la connaissance des termes adéquats, indispensable à la compréhension des pratiques de lestage, pourra contribuer à une description plus appropriée des lests des épaves étudiées.

35 Louis Stanislas Baudin, *Manuel du jeune marin ou Précis pratique sur l'arrimage, l'installation, le gréement et la manœuvre d'une frégate de 44 canons*, Toulon, L. Laurent, 1828, p. 4-8.

36 *Ibid.*

LA GESTION DU LEST DANS LES PORTS DE LA FRANCE ATLANTIQUE À LA FIN DU MOYEN ÂGE

Mathias Tranchant
Université Bretagne-Sud, UMR TEMOS

La croissance du trafic maritime, qui a animé les mers du Ponant au cours de la seconde moitié du Moyen Âge, s'est notamment traduite par l'émergence et la généralisation d'une problématique familière de l'Antiquité méditerranéenne : la nécessité de gérer le dépôt et l'emploi du ballast dans les ports. La croissance de l'usage du lest procède de deux explications principales assez bien connues. Sur le plan naval, afin d'assurer la flottaison de bâtiments en bois dont la jauge augmentait de manière importante depuis le XII^e siècle, il était impératif de pondérer leur coque avec des éléments lourds lorsque le seul poids des marchandises n'y suffisait pas. Et sur le plan économique, le déséquilibre des échanges entre les régions productrices de vin et de sel et celles d'où provenaient les acheteurs, contraignait beaucoup de bateaux à naviguer à lège lors de leur voyage aller. Il résulte de la conjugaison de ces deux phénomènes la circulation de très grandes quantités de ballast, formé de matériaux de toutes sortes (sable, gravier, galets, pierres), sans aucune valeur ou presque, dont les maîtres des navires se soulageaient lorsqu'ils arrivaient au lieu de leur chargement, ou qu'ils embarquaient avant leur départ.

Devant la profusion de ce lest, les autorités responsables du bon fonctionnement des ports (seigneurs, villes, princes) ont dû bientôt intervenir pour contrôler son usage et éviter que les largages n'altèrent la circulation navale et la qualité des mouillages. Nous appuyant sur la documentation comptable, réglementaire et juridique que nous avons pu réunir au sujet des ports maritimes de la France atlantique, nous nous proposons ici d'étudier la réalité des pratiques de délestage, les conséquences qu'elles faisaient peser sur le milieu portuaire ainsi que les réactions entreprises par les acteurs pour en réguler le fonctionnement et en limiter les dommages.

LE REJET DES MATÉRIAUX FORMANT LE BALLAST DES NAVIRES

Nous avons commencé à l'évoquer, tout navire de transport, à plus forte raison lorsqu'il est construit en bois, nécessite pour tenir la mer, pour rester stable et pour ne pas chavirer au vent, d'être correctement lesté et équilibré,

soit avec les marchandises qu'il transporte, soit avec des matières pondéreuses lorsqu'il est insuffisamment chargé ou qu'il navigue à vide. Ce dernier cas était assez courant, les armateurs ayant souvent beaucoup de difficulté à optimiser le taux de remplissage en fret à l'aller et au retour. Les bâtiments qui arrivaient ainsi à lège dans un port se devaient de commencer par décharger tout ou partie de leur lest selon le poids des denrées qu'ils étaient censés ensuite embarquer. Les dépôts répétés des sables, graviers, galets et pierres qui composaient ce lest avait tôt fait d'encombrer l'entrée et les abords des havres. La documentation s'en fait l'écho à plusieurs reprises.

32 En Guyenne, plusieurs mentions démontrent que ce problème était généralisé. La ville de Bayonne, attentive à la qualité de la circulation sur l'Adour, s'était saisie de la question ; nous allons y revenir. Le vieux port de La Teste-de-Buch, dans le bassin d'Arcachon, s'est longtemps appelé le *port du Calhau*, en raison du lest que les navires y laissaient¹. En mai 1473, le roi dut intervenir pour répondre aux plaintes des Bordelais qui accusaient le prévôt de l'Ombrière de négligences et de ne pas correctement assurer la conservation du port² :

Et depuis, nous ont lesdicts maire et jurez fait remonstrer comment, pour ce que les maistres mariniers et autres qui viennent ès navires, par mer, au port et havre de nostredicte ville et cité de Bourdeaulx, gectent ou font gecter le last de leursdicts navires, soit de sablon ou de pierre, en la chenal d'icelle rivière, et que, de si longtemps, ont esté et sont coustumiers de ce faire, que, se briefvement n'est sur ce pourveu, la chenal de ladicte rivière, port et havre d'icelle, seront perduz et gastez, et n'y pourront nulz marchans venir par mer, qui seroit la totale destrucción de ladicte cité et ville, et du pays, et le très grant domaige inreparable de nous et de la chose publicque.

Les ports de Saintonge et d'Aunis se trouvaient aussi exposés à la problématique des décharges intempestives du ballast. Dans les dernières années du xv^e siècle, on s'inquiéta du devenir du jeune havre de Brouage dont l'entrée était menacée par les pratiques des maîtres des vaisseaux étrangers :

Et sur tout pour preserver ledit port d'un dommage inreparable ou il est sur le point de tomber. C'est assavoir d'estre de bref comblé et de torner en ruyne et perdiction et par consequant les marais et pays d'environ, à cause des pierres et sables que ceulx desdits navires estrangés qui en rien ne vous recognoissent sont coustumers gecter dedans toutes les foyz qu'ilz y chargent. Lesquelz ilz

1 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 72.

2 *Livre des privilèges*, éd. Henri Barckhausen, Bordeaux, Imprimerie G. Gounouilhau, 1878, t. II, p. 256-260.

seront contraintz par lesdits gardes au moyen de la crainte desdites tours de porter doresnavant à terre comme ilz doyvent, et se en auroit du prouffit pour les maisons qui là se feront³.

Il y a d'ailleurs tout lieu de penser que ce fut en partie sur un dépôt de lest médiéval que la ville de Brouage fut réellement fondée au milieu du XVI^e siècle, à l'entrée du chenal d'accès aux aires saunières⁴. En 1341, réclamant une enquête auprès du roi à propos du Gué-Charreau, les bourgeois de La Rochelle et de Saint-Jean-d'Angély s'inquiétèrent du largage de pierres que le trafic de ce nouveau port pouvait occasionner dans la Charente⁵. Et le long des rivages calcaires, depuis la rive droite de la Gironde jusqu'à Esnandes, comme sur le pourtour des îles de Ré et d'Oléron, il est encore possible de discerner les zones d'épandage de morceaux de granite laissés là par les bâtiments étrangers, qui tranchent avec le blanc des galets indigènes.

À La Rochelle, le lest qu'on avait pris l'habitude de déposer le long des murailles littorales, pour les protéger des agressions des flots, s'accumulait et prenait au XV^e siècle des proportions inquiétantes. Aux alentours de 1405, Pierre Guerard fut accusé par le prévôt d'avoir « mis certaine quantité de pierres dedans lesditz cais et vazes [de la Petite Rive] sans congelé⁶ ». En 1452, « il s'estoit remarqué que le caillou [le lest] qui est hors du havre de cette ville estoit souvent porté dans l'ouverture du havre et entre les deux tours d'yceluy, en quoy les marchands de la ville, les forains et estrangiers recevoient une notable perte pour la difficulté qu'il y avoit de faire entrer les vaisseaulx, et la crainte qu'on avoit de la perte d'yceulx⁷ ». Mais le problème perdura encore puisque vers 1530, on rapportait que « ledit havre comble en maniere que d'une basse marré tel nombre de gens de pied qu'on voudra peult passer soubz ladite chayne et entrer dedans ledit havre sans monter ne descendre et prandre ladite ville⁸ ».

Quant aux étiers desservant les marais de la Baie, ils étaient particulièrement sujets, eux aussi, à l'encombrement du lest, ce dernier étant transbordé en grande quantité par les flottes nordiques qui arrivaient à lège pour emplir ensuite leurs

3 AD 44, E 129/28, fol. 3.

4 Mathias Tranchant, *Les Ports maritimes de la France atlantique (X^e-XV^e siècle)*, t. 1, *Tableau géohistorique*, Rennes, PUR, 2017, p. 26-30.

5 Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, éd. Denys d'Aussy, Paris/Saintes, A. Picard/Z. Mortreuil, 1886 [*Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XIV], p. 147 ; *Les Journaux du trésor de Philippe VI de Valois, suivis de l'ordinarium thesauri de 1338-1339*, éd. Jules Viard, Paris, Imprimerie nationale, 1899, n° 241 ; *Registres de l'échevinage de Saint-Jean-d'Angély (1332-1496)*, éd. Denys d'Aussy, Paris/Saintes, A. Picard/Z. Mortreuil, 1895 (*Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XXIV), n° XVII, p. 116-130.

6 BnF, ms. fr. 16906, fol. 134 v°.

7 Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, éd. cit., p. 318.

8 BnF, coll. Clair. 963, n° 19.

cales du précieux sel. En 1468, l'accès conduisant au port de Bourgneuf était obstrué, non seulement en raison des sédiments qui s'y accumulaient, mais de surcroît du fait des relargages sauvages, composés de « chailluz, de pierre, de sable ». En effet, plusieurs des marins étrangers avaient « descendu et fait descendre et descharger et getter au havre de nuyt, céleement, occultement et autrement lesdits lestz de leursdits navires⁹ ».

34

On ne trouve plus, pour les ports situés au nord de l'estuaire de la Loire, de mentions textuelles de ce type. C'est que le commerce pratiqué dans ces derniers était plus équilibré. L'usage du ballast est la traduction matérielle d'une forte asymétrie dans les échanges. Lorsque les flottes anglaises, flamandes et hanséatiques se déplaçaient vers les zones salicoles et viticoles du golfe de Gascogne, elles ne pouvaient espérer apporter et vendre autant de marchandises lors de leur voyage aller qu'elles n'en retiraient lors du trajet de retour. Aussi se déplaçaient-elles sur lest, avec toutes les conséquences néfastes que les relargages pouvaient occasionner là où elles stationnaient. Nuançons toutefois cette observation en signalant la découverte récente, près du site portuaire de Hoeke, d'un groupe remarquable de pierres arrondies, de couleurs vives et d'origines exotiques. Leur étude géologique a permis de démontrer qu'il s'agit de pierres de lest provenant de la mer Baltique ainsi que des côtes nord-est de l'Angleterre. Hoeke fut un port de prédilection pour les Hanséates qui y détenaient notamment un droit de stockage de la morue séchée. La présence à cet endroit de résidus de ballast indique qu'ici aussi la problématique de leur gestion nécessita d'être traitée¹⁰.

LE LEST CONSIDÉRÉ COMME UN DÉCHET

En réalité, au Moyen Âge, la question du ballast s'apparente, plus largement, à la problématique des déchets déposés dans les ports. Beaucoup d'autres rejets venaient également altérer la qualité des eaux des ports ainsi que de leurs abords. En dépit de nos maigres informations en la matière, il semble que nous puissions dire que la pollution constitua un problème récurrent pour ces territoires, quelle que fût l'importance de leur trafic.

À Bordeaux, le maire et les jurats de la ville se préoccupèrent dès le milieu du XIII^e siècle, puis à plusieurs reprises durant les deux siècles suivants, de certaines

9 AD 44, B 6, fol. 70v^o-71v^o; Jean-Luc Sarrazin, « Les ports de la Baie à la fin du Moyen Âge : évolution des rivages et problèmes d'accès », dans Michel Bochaca et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007, p. 33-54, loc. cit. p. 47-48.

10 Wim De Clercq, Roland Dreesen, Jan Dumolyn, Ward Leloup & Jan Trachet, « Ballasting the Hanse: Baltoscandian Erratic Cobbles in the Later Medieval Port Landscape of Bruges », *European Journal of Archaeology*, vol. 20, n^o 4, novembre 2017, p. 710-736.

pratiques commises par des usagers du port, peu scrupuleux¹¹. Ils avaient fait des berges (les *padouens*), des *estey*s et des fossés de véritables décharges publiques, où ils jetaient, pêle-mêle, toutes sortes de choses (« *aucuna causa* »), comme de la terre, de la paille ou des ordures (« *terra, palha ni ordura* »). À Talmont, au niveau de l'embouchure de la Gironde, on déplorait en 1329 que le port, fixé sur un mince chenal que ne pouvaient pas emprunter des bâtiments trop lourds, soit encombré de lest, d'épaves de navires et de barriques abandonnées¹².

Le havre de La Rochelle souffrait de maux similaires. Aux débris naturels apportés par la mer venaient s'ajouter les déchets produits par l'activité économique des rives et de l'espace urbain. En mai 1483 par exemple, une rémission fut concédée à Jehan Jeudy, boucher de la ville, qui avait percé dans la muraille, sur le chenal Maubec, « ung couex ou pertuys par ou l'on gecte les inmondicitez de la boucherie¹³ ». On imagine la puanteur qui devait régner dans le port en été, odeur mêlée à celle des autres détritiques déversés par les riverains et les marins.

Les mêmes inconvénients s'observaient à Dieppe à la fin du Moyen Âge. C'est « une ville assez belle, installée sur le littoral, mais l'air y est très malsain à cause de la putréfaction du poisson, car on y vend de nombreux poissons de mer et de grands tas y sont jetés et s'y décomposent ». Voilà en substance ce que relatait en 1464 un ambassadeur de Bohême venu rencontrer Louis XI dans cette ville¹⁴. Pour des motifs analogues d'hygiène et de santé publique, Marc Ryckaert remarque qu'il était interdit de jeter des détritiques dans certains ports flamands¹⁵.

- 11 *Livre des coutumes, publié avec des variantes et des notes*, éd. Henri Barckhausen [Archives Municipales de Bordeaux, t. V], Bordeaux, imprimerie G. Gounouilhou, 1890, n° XIX, art. 77, p. 304, art. 79, p. 305, n° XX, art. 3, p. 312; *Registre de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409*, éd. Henri Barckhausen [Archives municipales de Bordeaux, t. III], Bordeaux, imprimerie G. Gounouilhou, 1873, p. 8; *Délibérations de 1414 à 1416 et de 01420 à 1422*, éd. Henri Barckhausen, 1883, t. IV, p. 454; Michel Bochaca, *La Banlieue de Bordeaux. Formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250 – vers 1550)*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 139-140.
- 12 Robert Colle, *Châteaux, manoirs et forteresses d'Aunis et de Saintonge*, La Rochelle, Rupella, 1984, t. II, p. 322; Sébastien Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises à la fin du Moyen Âge (x^e-milieu xvi^e siècle)*, thèse de doctorat sous la dir. de Michel Bochaca, université de La Rochelle, 2011, dactyl., p. 333-336; *id.*, « Les transformations de la côte saintongeaise et leurs répercussions sur les activités maritimes et portuaires aux xv^e et xvi^e siècles », dans Michel Bochaca & Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique, op. cit.*, p. 81-95, loc. cit. p. 90-95.
- 13 *Recueil de documents concernant le Poitou contenus dans les registres de la Chancellerie de France (1475-1483)*, éd. Paul Guérin et Léonce Celier, Poitiers, Société française d'imprimerie et de librairie, 1919 (*Archives historiques du Poitou*, t. XLI), p. 607-610.
- 14 Philippe Lardin, « Le poisson de Dieppe au Moyen Âge », dans Claude Thomasset (dir.), *Le Poisson. Une histoire extraordinaire*, Paris, Connaissance et Mémoire, 2003, p. 6-31, loc. cit., p. 7.
- 15 Marc Ryckaert, « La gestion des ports flamands au Moyen Âge », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica (Secc. xiii-xviii)*, Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (Prato, 2-6 maggio 1987), Firenze, Firenze UP, 1988, p. 347-368, loc. cit. p. 366-367.

Encore au XVIII^e siècle, René-Josué Valin, dans ses commentaires relatifs à plusieurs articles consacrés à « la police des ports, côtes, rades et rivages », contenus dans l'ordonnance de la marine de 1681, décrivait assez clairement toutes les facettes de la problématique des déchets portuaires :

[TITRE PREMIER, ARTICLE PREMIER]

La police des ports & havres est un objet extrêmement important, c'est pourquoi notre Ordonnance y a fait dans son titre & en plusieurs autres une sérieuse attention. Mais comme il est des ports qui, par leur disposition, exigent plus de précautions & de vigilance encore que d'autres ; il y a été fait des Réglemens particuliers, qui, antérieurs ou postérieurs à l'Ordonnance, n'en doivent pas moins être exécutés, l'Ordonnance n'ayant nullement entendu déroger aux premiers, mais seulement suppléer ce qui pouvoit y avoir été omis, ni empêcher qu'il fût pris dans la suite d'autres précautions que celles qu'elle avoit indiquées. Un des premiers soins que l'on doit donner à la conservation d'un port, est de l'entretenir dans sa profondeur & netteté ; sans quoi il se combleroit peu à peu, & deviendroit inutile.

C'est bien assez d'avoir à se garantir des vases & du limon que la marée y apporte continuellement, & qu'elle y dépose d'une manière assez sensible, sans qu'on soit surchargé de la dépense d'en enlever les immondices qui pourroient y être jetées par les particuliers, ou entraînées par les égoûts de la ville.

[...] Et parce que si l'on souffroit près du quai des tas d'ordures, de décombres ou de bourriers, ce seroit une occasion pour les jeter furtivement dans le havre la nuit, indépendamment des incidens qui pourroient en procurer la chute, soit par le passage des voitures, soit par les pluies abondantes.

[...] C'est aussi par le même motif que le Règlement de l'Amirauté de Dunkerque du 23 décembre 1690, enjoint, art. 13, au maître de quai « de ne pas souffrir qu'on décharge sur les quais aucunes pierres ou autres choses qui puissent tomber dans le port, plus près du bord que des dix pieds ».

[TITRE IV] DU LESTAGE ET DÉLESTAGE

On sent de quelle conséquence il est que le lest soit jetté dans les endroits où il ne puisse encombrer les rades, les ports & les entrées des rivières.

C'est pour cela que dans tous les temps il y a eu des endroits marqués pour y déposer le lest ; mais aussi dans tous les temps les capitaines ou maîtres de navires, pour épargner la dépense que cause la décharge du lest, ont conservé la criminelle habitude de jeter leur lest, en tout ou partie, en arrivant dans les ports et rades¹⁶.

¹⁶ René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, 2 tomes, t. I, La Rochelle, Jérôme Legier & Pierre Mesnier, 1760-1766, t. II, p. 447-448, 509.

À l'incessant comblement produit par les puissants phénomènes sédimentaires s'ajoutaient donc les rejets anthropiques de toutes sortes, formés pêle-mêle des produits du commerce et de leurs contenants usagés, des rejets de la vie artisanale et domestique, de matériels navals abandonnés et de ballast. Leur accumulation à l'entrée et dans les ports faisait peser des risques importants sur leur accès et leur pérennité. Elle mobilisa par conséquent, depuis la seconde moitié du Moyen Âge, l'intervention des autorités auxquelles incombait la protection et la police portuaire.

LA RÉGLEMENTATION PORTANT SUR LE DÉLESTAGE

Compte tenu des risques que faisaient peser sur la qualité des sites portuaires les dépôts sauvages et répétés du lest employé pour stabiliser les navires, les responsables en prise avec ce problème se sont souciés d'en prévenir le danger, en désignant les endroits précis retenus pour déposer le ballast, et en confiant à des agents le soin de superviser le respect de la réglementation en la matière. Le coût de construction et d'entretien des éventuelles infrastructures dédiées ainsi que les émoluments du personnel affecté à cette tâche étaient généralement financés par une taxe idoine, dite droit de *lestage*. Nous savons que cette contribution était notamment réclamée à Bayonne, à Bordeaux, dans la Seudre, à La Rochelle et à Queue-de-vache, c'est-à-dire dans des endroits où les exportations étaient très supérieures aux importations.

À Bordeaux, comme à La Rochelle, la gestion du ballast a longtemps incombé aux agents du roi. Le 20 juin 1336, ordre fut donné au sénéchal de Gascogne d'obtenir des informations complètes à propos d'une affaire de saisie de lest. Le connétable de Bordeaux, le prévôt de l'Ombrière ou d'autres agents royaux avaient en effet fait saisir les matériaux en raison leur responsabilité du délestage¹⁷. On délestait les gros vaisseaux stationnés dans le fleuve à l'aide de gabarres¹⁸. Selon l'ordonnance des commissaires de Charles VII sur la réformation de la justice en Guyenne, les navires qui voulaient transborder leur lest devaient en demander la permission au prévôt. Ce dernier leur faisait indiquer l'endroit convenable par un sergent, auquel les maîtres payaient 12 deniers. Et si les sables et les pierres étaient déversés dans le port, il en coûtait 48 sous d'amende¹⁹. Les étrangers étaient même dans ce cas passibles de confiscation de leur navire²⁰.

17 National archives, Public Record Office, C 61/48, 43.

18 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux, op. cit.*, p. 81, 86-87, 156, 158.

19 *Livre des coutumes*, éd. cit., p. 663, 666. La rédaction du congé autorisant la décharge du lest était payée 4 deniers au clerc qui s'en chargeait. (Michel Bochaca, « El control del puerto de Burdeos... », art. cit., p. 102-103.

20 Francisque Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux, principalement sous l'administration anglaise*, 2 tomes, Bordeaux, J. Delmas, 1867-1870, p. 385.

En mai 1473, le roi fut saisi de plaintes produites par les Bordelais à l'encontre du prévôt de l'Ombrière dont ils critiquaient le manque d'application à faire respecter la réglementation²¹. En réponse à leurs sollicitations, ayant déjà accordé aux maire et jurats la juridiction sur le fleuve, il ajouta la police sur les navires qui entraient dans le havre, en précisant qu'il leur revenait désormais de veiller à ce que les vaisseaux ne jettent plus leur lest qu'aux lieux qui leur seront indiqués par l'autorité municipale :

38

C'est assavoir que, à chascune flote de navires qui viendra et arrivera audict Bourdeaux, sera faite inhibition et deffense de par nous, en nostredicte ville et cité de Bourdeaux, et par lez maire et jurez de ladicte ville, ou leurs commis ou depputez, à son de trompe et cry publicque, se mestier est, que nul ne soit si osé ne hardy de mettre ne gecter last en la rivière de Gironde, depuis le tret d'icelle jusqu'à Bourdeaux, sus peine de confiscation et de perdition de leurs navires. Item, et quant aucun navire sera conduit et arrivé au devant de ladicte ville, le maistre d'icelluy sera tenu de venir demander congé de delaster ausdicts maire et jurez, ou à leurs commis ; et sera tenu mettre le last là, où, par lesdicts maire et jurez, ou leursdicts commis, leur sera ordonné, de plaine mer ; et ne seront lesdicts maire et jurez tenez donner ledict congé que, premièrement, n'ayent fait voir et visiter lesdicts navires pour sçavoir s'ils auroient esté delastez, ou non ; et, quant lesdicts maistres et mariniers deschargeront ou feront descharger ledict last en leur bateau, pour le mener là où leur sera ordonné, seront tenez de le gecter de jour, et du costé de devers nostredicte ville de Bourdeaux, et mettre le tref au bord de leur navire, affin que, en gectant ledict last, icelluy last ne tombe en ladicte rivière ; et, auparavant que ledict congé leur soit donné, seront tenez lesdicts maistres et mariniers de faire serement sur les saïntes évangiles de Dieu, qu'ilz n'ont gecté ne fait gecter ledict last en ladicte rivière, et ne savent qui en y fait gecter ; et, s'il en y a aucuns qui soient de ce trouvez chargez et coupables, seront pugniz, par l'ordonnance desdicts maire et jurez, de la peine devantdicte, à la rigueur, ainsi que dessus est dict et declairé.

En d'autres termes, la réglementation instituée par ce texte prescrivait que les flottes étrangères soient prévenues à leur arrivée de leurs obligations en matière de délestage. Cette opération devait se faire de jour, au moment de la pleine mer, à un endroit approprié sur la rive gauche du fleuve, voiles carguées pour éviter de gêner la manutention. Et puis les maîtres de navires avaient obligation d'obtenir un congé de la municipalité une fois l'opération réalisée et les cales dûment vérifiées. Les contrevenants risquaient de se voir confisquer leur vaisseau. Par arrêt du 22 mars de l'année suivante, il fut précisé que la commune ne pouvait

21 *Livre des privilèges*, éd. cit., p. 256-260.

délivrer lesdits droits à ferme ni à cens, pour les abus et inconvénients qui pourraient en résulter²².

À Libourne, on déposait le lest près de la grosse tour nord, dans un lieu appelé *le Fourat*²³. Entre le Gua jusqu'au Chapus, il revenait à la prévôté de la seigneurie purement maritime nommée *la Rivière de Seudre*, appartenant au prieuré de Saint-Gemme, d'assurer l'entretien de cette zone estuarienne et de la protéger des rejets sauvages. Il levait pour cela un droit de délestage²⁴.

À La Rochelle, un officier de la prévôté fut chargé dès le XIII^e siècle d'indiquer aux navires venant à lège l'endroit désigné pour le dépôt de lest. Les modalités exactes de cette fonction furent précisées en 1408²⁵. Mais régulièrement, la commune avait eu à déplorer les mauvais services rendus par ce sergent qui percevait le droit de délestage sans indiquer aux marins le lieu légal des dépôts de lest. Les plaintes se succédèrent en 1408 et 1460²⁶. L'échevinage, continuant de dénoncer non sans arrière-pensée le comportement des officiers du roi, finit par obtenir gain de cause. Peut-être dès 1461, et de façon certaine le 25 octobre 1465, il reçut de Louis XI, parce que « l'entretien et conservation du havre et encrages d'iceluy » était capital pour la ville, les droits de lestage et délestage, sans avoir à en rendre compte à l'administration royale. La décision fut confirmée en 1474, 1475 et 1487²⁷. Cependant, les octrois royaux, maintes fois entérinés, continuèrent de subir les contestations des procureurs zélés. En 1499, l'un d'eux dénonçait toujours l'usurpation faite par la commune des droits de *balizaige* et de *lestage* qu'elle avait vendus il y a quatre ans à Étienne Chasteignier pour la somme de 300 livres²⁸. Le 21 janvier de cette même année, leur ferme commune avait été attribuée à la femme et aux enfants d'Étienne Chasteignier et estimée à 200 livres annuelles²⁹. Toujours en Aunis, au nord de La Rochelle, un nouveau port fut installé dans la conche de Queue-de-vache à partir de 1436. Selon la charte de fondation, son propriétaire était en mesure de prélever un droit de délestage sur les navires accostant à son quai³⁰. D'ailleurs, l'épandage qui s'ensuivit est encore reconnaissable sur le site actuel. Dans un

22 Francisque Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, op. cit., p. 388.

23 Jean-Baptiste-Alexandre Souffrain, *Essais, variétés historiques et notices sur la ville de Libourne et ses environs*, Bordeaux, A. Brossier, t. I, 1806, p. 80.

24 AN, V⁷ 73, amirauté de Marennes, sans numéro.

25 BnF, ms. fr. 16906, fol. 122v^o.

26 BnF, ms. fr. 16906, fol. 105, 122v^o-123 ; ms. fr. 18970, fol. 57.

27 Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, éd. cit., p. 356, 388-389, 420-421, 441 ; *La Rochelle au fil des ans avec Nicolas Baudouin*, t. II, xv^e siècle, éd. Mathias Tranchant, Saintes, Société des Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis, 2008 (*Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. LXI), p. 80, 90-91, 101, 140, 142.

28 AD 44, E 19 (2 Mi 785 R5), n^o 11. BnF, ms. fr. 23915, fol. 204v^o.

29 BnF, ms. fr. 23915, fol. 206-206v^o.

30 AN, P 1341, n^o 514.

acte notarial de 1565 sont mentionnés « les grisons et pierre estant au pied des caix de pierre de taille dudit havre³¹ ».

Pour le Bas-Poitou, nous trouvons deux mentions relatives à cette réglementation. Dans le petit port de Saint-Benoît, établi sur le Lay, un fleuve côtier débouchant sur l'actuelle baie de l'Aiguillon, les opérations sur le lest des bateaux donnaient lieu aussi au paiement d'un droit particulier³². Et en 1468, parce que l'étier qui donnait accès au port de Bourgneuf se trouvait comblé par les différents matériaux relargués, le duc François II prit des dispositions pour financer la remise en état du bras d'eau et interdire le délestage à cet endroit³³.

40 Les autres secteurs littoraux sont beaucoup plus pauvres en informations de cette nature. Ni en Bretagne ni en Normandie, nous n'avons pu relever d'initiatives spécialement destinées à traiter le problème du lest. En dehors des avaries archivistiques, cela tient à deux raisons essentielles. La plupart des ports de ces secteurs littoraux n'accueillaient finalement qu'assez peu de navires étrangers. L'essentiel de leur mouvement était le fait de leurs propres bateaux qui, s'ils participaient au transport du commerce international, larguaient ailleurs le ballast qu'ils avaient pu charger. Et puis la balance commerciale de leur trafic devait être relativement équilibrée, ce qui signifie que les bâtiments qui les fréquentaient ne se déplaçaient, en toute hypothèse, que rarement sur lest. Nous pouvons toutefois supposer que les abords de Nantes, d'Harfleur et de Rouen, destinations importantes du commerce maritime international, devaient faire l'objet d'attentions particulières en la matière. Quant aux ports picards, nos sources ne sont guère plus prolixes à leur endroit. Une charte de privilège accordée par Guillaume XII, comte de Boulogne, le 2 février 1331, met en lumière des dispositions réglementaires relatives aux pêcheurs de harengs, ceux-ci étant autorisés à lester leurs embarcations à condition de ne pas « empirier havene³⁴ ». Voilà tout.

En Flandre maritime, Calais s'illustre par ses importations de lest en provenance d'Angleterre, qui lui permirent de fabriquer et de consolider ses jetées³⁵. Marc

31 AD 17, 3 E 144, fol. 744-745 ; Mathias Tranchant, « Un port à vin à la fin du Moyen Âge : étude de la charte de fondation du port de Queue-de-Vache en 1436 », dans Christiane Villain-Gandossi & Éric Rieth (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime »*. Sources et champ de recherche, Paris, éditions du CTHS, 2001, p. 301-328, *loc. cit.* p. 309.

32 AD 85, 1 E 1250 ; Robert Favreau, « La côte du Bas-Poitou aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles », dans *Les Vendéens et la mer, de la grande pêche au Vendée Globe. Actes du Colloque tenu aux Sables-d'Olonne les 20, 21 et 22 septembre 2007*, La Roche-sur-Yon, éditions du Centre vendéen de recherches historiques, 2008, p. 89-113, *loc. cit.* p. 26.

33 AD 44, B 6, fol. 70^v-71^v.

34 Anne-Dominique Kapferer, « Chapitre III : Boulogne devient une ville (1113-1339) », dans Alain Lottin (dir.), *Histoire de Boulogne-sur-Mer*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1983, p. 81 ; Henri-Hippolyte Vivenot, *Notice sur le port de Boulogne*, Paris, Imprimerie nationale, 1874, p. 8.

35 Georges Daumet, *Calais sous la domination anglaise*, Arras, Répesé-Crépel, 1902, p. 110-

Ryckaert – sans nous communiquer ses sources malheureusement – affirme qu'en Flandre il était obligatoire de délester en mer, à l'approche des ports. Mais, parfois, des capitaines pressés ou peu scrupuleux larguaient dans les eaux portuaires, ce qui déclenchait des mesures visant à empêcher ces pratiques clandestines³⁶.

Notre tableau réglementaire, pour être complet, doit aussi intégrer, plus globalement, les dispositions prises à l'égard des déchets de toutes sortes qui pouvaient être déposés sur les berges ou déversés dans les eaux du port. Dans l'urgence, il s'agissait d'abord de débarrasser le site des éléments polluants identifiés. En 1329, le connétable de Bordeaux fit ainsi curer le chenal et les fossés à proximité du port de Talmont-sur-Gironde³⁷. Ensuite, des dispositions réglementaires pouvaient être prises, comme pour les *padouens* bordelais. Dès 1253-1254, il fut décidé « que neguns, en aquera place, no face aucun embarc, et, si aucuns i pausava alcuna causa, dedintz très dias l'agos ostada ; ni alcuna naus, de ci evant, no sedi ni estace en tota la vasa davant lodit paduent, en neguna maneira ». Autrement dit, on défendit de laisser à l'abandon quoi que ce soit sur la place de l'Ombrière, les contrevenants ayant trois jours pour retirer ce qu'ils y avaient déposé. La même décision fut appliquée au port Saint-Pierre³⁸. En 1336, la commune précisa ses sanctions dans deux articles :

[Art. III] Item, de las medissas partz, deffendem que nulhs hom ni fempna no gita terra, pallia ni ordura eus grantz fossatz, dedens, ni près losy portaus de la Vila, ni en la Divicia, ni en l'estey de Pont-Sent-Johan, ni en la plassa Sent-Pey, ni sobre la mar, ni [en la plassa Sent-Progeyt, ny] sobre nulh autre paduent, sobre lodeit gatge.

[Art. IV] Item, de las medissas [partz], mandam a têt home o fempna qui aya mes enbargament sobre lo paduent que, d'aqui ad uyt, lo aya ostat, ni plus non y meta sens licencia deu mager e deus juratz, outra la manera acostumada, sobre lodit guatge, e de perdre la causa qui enbarguere lodeit paduent.

Ainsi, le fait de jeter quoi que ce soit dans les fossés, dans la Devèze, dans le Peugue, dans la Garonne et sur les *padouens* était désormais passible d'une amende de 65 sous³⁹. Cependant rien n'y faisait et des personnes indécates

112.

36 Marc Ryckaert, « La gestion des ports flamands », art. cit., p. 366 ; voir aussi : *Coutumes des pays et comté de Flandre. Coutume du Bourg de Bruges*, éd. Louis Gilliodts van Severen, Bruxelles, F. Gobbaerts, t. II, 1883, p. 309-310.

37 Sébastien Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, op. cit., p. 333-336 ; *id.*, « Les transformations de la côte saintongeaise », art. cit., p. 90-95.

38 *Livre des coutumes*, op. cit., n° XIX, art. 77, p. 304, art. 79, p. 305.

39 *Ibid.*, n° XX, art. 3, p. 312.

continuaient de se débarrasser sur l'espace portuaire de leurs déchets et de leurs biens inutiles. En 1406, la Jurade les sanctionna à nouveau de la manière suivante : « et asso sotz la pena deu gatge que dessus per cascun tombareu, et per cascuna saumada : XX. soutz, applicadors et lebadors cum dessus » ; mesure qu'elle reprit et renforça en 1420 : « et asso, en la pena de LXV. soudz de gatge, per tantas causas cum se trobera que hom tenga lospadoentz enpachatz⁴⁰ ». Rien ne dit que ces injonctions produisirent les effets escomptés.

LA RÈGLEMENTATION PORTANT SUR LE LESTAGE

42 Dans certains secteurs portuaires très actifs sur le plan de la circulation navale, et où la balance des échanges était moins déséquilibrée, il a pu également s'avérer nécessaire d'intervenir pour assurer la disponibilité de lest aux bâtiments qui en avaient besoin. La ville de Bayonne, par exemple, possédait à cette fin un droit dit de *lestage*. Il est évoqué en 1533 comme lui appartenant « de tout temps et ancienneté⁴¹ ».

C'est en Flandre maritime, et plus particulièrement dans le Zwin, que ce type de réglementation fut le plus répandu. Les maîtres de vaisseaux venus décharger leurs marchandises, et qui devaient repartir sur lest par manque de fret retour, payaient – comme à L'Écluse par exemple – un *congé du lest*, dit aussi *droit de lest*. Le 4 octobre 1408, un accord fut spécialement conclu avec les marchands de la Hanse au sujet des droits pratiqués dans le Zwin pesant sur l'usage de ballast. Puis en 1435 les quatre membres de Flandre rappelèrent que les Hanséates avaient « le privilège de ballaster eux-mêmes leurs vaisseaux ». Ces droits figurent également dans la charte de privilèges accordée le 1^{er} octobre 1414 aux négociants de Gênes résidant à Bruges⁴² :

[18] Item, que lesdiz de Gennes pourront doresnavant mesmes ballaster leurs vaisseaulx et franchement prendre le ballast aux places accoustumees, en paiant de chascun batel nostre droit de seignourage avec le quatre deniers parisis seulement ; mais seront tenez de premierement ce signifier au fermier ou celui qui recevra nostre droit dudit balast.

40 *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409*, éd. cit., p. 8 ; *ibid.*, *Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*, éd. cit., p. 454 ; Michel Bochaca, *La Banlieue de Bordeaux*, *op. cit.*, p. 139-140.

41 Eugène Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XV^e siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Leioa, Universidad del País Vasco, 1990, p. 179.

42 *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges. Recueil de documents concernant le commerce intérieur et maritime, les relations internationales et l'histoire économique de cette ville*, éd. Louis Gilliodts Van Severen, 6 tomes, Bruges, Louis de Plancke, 1904-1909, t. I, p. 467, n. 564 ; p. 508, n. 610 ; p. 605, n. 741.

Complétons ces éléments avec un article consacré à ce sujet dans les privilèges accordés au Portugais en 1411 et reproduit dans ceux octroyés au Génois en 1414⁴³ :

[42] Item, que les maistres et maronniers de ladicte seigneurie puissent mesmes laster leurs nefz, en paiant quatre deniers parisis monnoie de Flandres pour chascun batel de terre de lastage; et se mestiers avoient de lasteurs, quilz les puissent avoir pour tel pris quilz accorderont ensemble avec les lasteurs; ou silz nestoient daccord, au dit de la loy de la Mue pour raisonnable pris; ne ne soient mis en calenge pour terre qui cherroit entre le batel qui donne le lastaige et la neif, par ainsi quilz y mettent ung bon grant drap entre la nef et le batel qui delivre ledit lastaige en payant le droit a nous appartenant, et sans dommaige faire a autruy.

Il ressort de ces documents que la réglementation n'avait pas uniquement pour but de contrôler les dépôts de lest; elle touchait aussi les rechargements en pierres, sable et autres matériaux, opérations nécessaires pour des bâtiments qui, arrivant pleins de produits, repartaient les cales vides. Dans l'ordonnance sur la navigation du 6 décembre 1403, arrêtée par la diète de Lübeck pour les marchands de la Hanse à Bruges, sont mentionnés les bâtiments repartant de Flandre sur ballast: ils n'étaient pas autorisés à mettre les voiles après la Saint-Martin (11 novembre⁴⁴). Sous Philippe le Hardi (1363-1404), des taxes perçues à L'Écluse au titre du *congé du lest* et du *droit de lest* figuraient parmi les ressources du domaine comtal⁴⁵. Elles furent perçues jusqu'au 9 février 1479, date à laquelle les Brugeois obtinrent de Maximilien I^{er}, moyennant finance, l'abolition de divers prélèvements dans ce port, désignés sous le titre général de petit octroi, et parmi lesquels se trouvait le *recht van den Ballaste*⁴⁶. Les recettes finançaient l'emploi des « meneurs de ballast » dont le travail était réglementé. En 1498, ayant repris en main la ville de L'Écluse et son administration, l'archiduc exigea d'eux qu'ils n'usent plus « de leurs biens, privilèges ou coutumes, tant et jusques à ce que nouvelle ordonnance leur soit par nous sur ce faicte⁴⁷ ». Leur travail n'était pas irréprochable. C'est ce que laisse entendre un passage du catalogue de plaintes émises le 30 décembre 1434 par les marchands de la

43 *Ibid.*, p. 482-491, n. 589; p. 503-510, n. 610; p. 588-590, n. 734.

44 *Ibid.*, p. 431, n. 515. Traduction que je dois au concours de mon ami Louis Sicking de l'université de Leiden.

45 Tim Soens, « Évolution et gestion du domaine comtal en Flandre sous Louis de Male et Philippe le Hardi (1346-1404) », *Revue du Nord*, vol. 83, n° 339, janvier-mars 2001, p. 25-63, *loc. cit.* p. 44, 51, 61.

46 *Coutumes des pays et comté de Flandre*, t. IV, *Ostende, Oudenbourg, Sluis*, éd. cit., 1892, p. 477; *Cartulaire de l'Ancienne estaple de Bruges*, éd. cit., t. II, n° 1197, p. 233.

47 *Ibid.*, p. 586.

Hanse, dans lequel il leur est demandé de faire preuve de plus de régularité⁴⁸. Et selon les privilèges de la ville de Bruges, renouvelés en 1477 par Marguerite de Bourgogne, les exactions de ceux qui fournissent le lest aux navires devaient être à l'avenir sévèrement punies⁴⁹.

LES LIEUX ET LES INFRASTRUCTURES DE CONSERVATION DU LEST

Si la réglementation fait plusieurs fois référence à la nécessité de déposer le lest inutile dans des endroits spécialement affectés à son stockage, il est bien difficile d'identifier ces lieux dans les textes ; et plus encore de connaître les éventuels aménagements qui auraient pu être associés à cela.

44

Pour y remédier, on peut parfois s'appuyer sur l'étude du paysage côtier. Le long de certains secteurs, il est encore possible aujourd'hui de repérer sur l'estran les anciens points de dépôt du ballast. C'est le cas en particulier sur le pourtour du littoral calcaire de Saintonge et d'Aunis, incluant les îles d'Oléron et de Ré. Les pierres de granite et de schiste apportées par les navires s'y distinguent très bien des petits galets blancs du milieu naturel local. Là, un inventaire systématique révélerait plusieurs dizaines de sites de largage. Mais convenons aussi qu'il serait bien difficile de pouvoir les dater, malheureusement.

Le seul dossier – bien maigre du reste – auquel il est possible de faire référence concerne deux ports aunisiens, dont eut à s'occuper un certain Guillaume Maynard, pair de La Rochelle. Ce dernier paraît s'être spécialisé dans les ouvrages portuaires. En 1436, il obtint d'abord la réalisation du nouveau port de Queue-de-vache. Parmi les travaux qu'il engagea pour cela au cours des années 1436-1450, il fit réaliser un quai de pierre en grand appareil d'une quarantaine de mètres. Afin de stabiliser et d'affermir l'aire de manutention adjacente, il fut prévu, selon la réglementation fixée par la charte de fondation de ce havre, que le ballast amené par les navires venus chercher du vin y soit systématiquement déchargé le long de cette maçonnerie. Dans un acte notarial de 1565 sont ainsi mentionnés « les grisons et pierre estant au pied des caix de pierre de taille dudit havre⁵⁰ ». Et encore aujourd'hui, ce gisement est parfaitement reconnaissable parmi les vestiges du petit site portuaire abandonné⁵¹. Puis, en 1452, le même Guillaume Maynard proposa et conclut un contrat avec le corps de ville par lequel, contre la somme de 500 livres et la jouissance de la garde de la capitainerie de la tour de la Chaîne, il s'engageait à faire construire « une paulée [structure à

48 *Cartulaire de l'Ancienne estaple de Bruges*, éd. cit., op. cit., t. I, p. 598, n. 740.

49 *Ibid.*, t. II, p. 225-227, n. 1185.

50 AD 17, 3 E 144, fol. 744-745.

51 Mathias Tranchant, « Un port à vin à la fin du Moyen Âge », art. cit., p. 308.

base de pieux] picquée dedans la grave, pour retenir ledit cailloux⁵² », c'est-à-dire une structure destinée à contenir le ballast qui était déposé à l'entrée du havre. Malgré son coût, cette réalisation s'était avérée rapidement insuffisante. En 1474, le projet fut repris avec des pieux de 10 à 12 pieds de longueur et, en 1499, ce furent 2 500 de ces pieux qu'on assembla pour empêcher le lest et les galets de se déverser dans le fond du port⁵³.

LE RÉEMPLOI DU LEST DÉCHARGÉ

L'exercice du droit de lestage et la réglementation afférente à la conservation du lest conduisent à nuancer la perception du ballast au Moyen Âge : il n'était pas toujours conçu comme un vulgaire déchet. En effet, à la faveur de divers travaux, il pouvait être utilisé comme matériau de construction, ce qui lui conférait une valeur, au point parfois qu'on ait voulu en protéger l'intérêt.

Il était ainsi habituel d'employer le lest déposé par les navires pour façonner les cales et les quai⁵⁴. Dans ce domaine, c'est l'archéologie qui permet d'en témoigner. Ainsi, les découvertes réalisées à Bordeaux lors des fouilles des places Jean-Jaurès et de la Bourse ont fourni de nombreux éléments rocheux exhumés de l'ancienne terrasse alluviale de la Garonne. Parmi eux, on a mis en évidence d'abondantes quantités de galets allochtones de différentes provenances. Manifestement, il s'agirait d'un mélange composite de lests déposés par des vaisseaux venus chercher du vin. Les matériaux sélectionnés furent réemployés pour consolider les berges et former des cales sur lesquelles les bateaux pouvaient venir se poser. La forme arrondie et les petites dimensions des cailloux composant ce lest permettaient d'éviter que les coques ne s'abîment à leur contact. Ils convenaient donc parfaitement à cet usage⁵⁵. Il est probable qu'à La Rochelle, aussi, le long du secteur de la Petite Rive réservé à la construction et à la réparation des bateaux, le sol de la cale, constitué naturellement de vase, fût stabilisé par épandage du lest des bâtiments marchands.

Le ballast de pierres pouvait aussi alimenter les chantiers de divers bâtiments et infrastructures. Parmi le lest réemployé dans le pavage, les fortifications et les édifices de nombreuses villes portuaires, encore visibles de nos jours, une partie

52 Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, éd. cit., p. 318.

53 Georges Musset, *La Rochelle et ses ports*, La Rochelle, Siret, 1890, p. 37.

54 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., p. 69, 145.

55 Frédéric Gerber, Stéphane Konik & Nicole Platel, *L'Archéologie fluviale. Archéologie du bord d'eau ou Essai de Waterfront archaeology appliquée à un port français*, rapport final d'opération de la fouille préventive « Bourse, Saint-Rémi, Jean Jaurès et Gabriel », livre III, Inrap, septembre 2006, p. 40-41; Frédéric Gerber, « Physionomie d'un port médiéval : les cales et les chais du port de Tropeyte à Bordeaux (XIII^e-XV^e s.) », dans Jean-Paul Demoule (dir.), *La France archéologique. Vingt ans d'aménagements et de découvertes*, Paris, Hazan, 2004, p. 194-195.

remonte aux dépôts médiévaux. Quelques textes épars l'attestent. En 1331, puis le 22 juin 1341, les jurats de Libourne obtinrent ainsi le droit d'employer les pierres et le sable jetés par les navires arrivant en Dordogne et atterrissant entre Bourg et leur port, pour la réparation des murailles de la ville⁵⁶. Le 20 juin 1336, ordre fut donné au sénéchal de Gascogne d'obtenir des informations complètes à propos d'une affaire de saisie de lest. Des marchands et marins de Bristol en avaient en effet apporté à Bordeaux et ailleurs dans le duché de Guyenne, sous forme de grandes pierres employables pour la construction, dans l'intention de les vendre. Manifestement, il s'agissait là d'une pratique courante qui permettait à l'armateur de mieux valoriser son trajet d'aller lorsqu'il voyageait sans fret. Mais le connétable de Bordeaux, le prévôt de l'Ombrière ou d'autres agents royaux, avaient fait saisir les matériaux en raison leur responsabilité du délestage. Or dans ce cas, il leur était interdit de le faire, ces pierres étant considérées comme des biens marchands comme les autres. La seule obligation pour les propriétaires était, dans l'éventualité où les services du roi en avaient besoin pour leurs propres travaux, de leur en réserver la vente⁵⁷.

L'histoire des jetées de Calais est la mieux connue de toutes. Elles existaient depuis au moins le XIII^e siècle, encadrant le chenal qui conduisait au havre. On les nommait le *westbeken* et l'*ostbeken*. Battues sans cesse par la mer, il fallait régulièrement les reprendre, ce que, par manque d'argent, les autorités rechignaient à faire. Trop longtemps délaissées, en 1398, leur état de dégradation devenait alarmant, si bien que les Calaisiens sollicitèrent une aide auprès de Richard II. Le pouvoir anglais prit très au sérieux leur requête, le port de Calais constituant une base stratégique essentielle pour accéder au continent. Si bien que le 20 juin de cette même année, le roi accéda à leur requête. Une disposition particulièrement originale fut prise à cette occasion. Désormais, tous les vaisseaux en provenance d'Angleterre, à l'exception des bateaux de pêche, devaient prendre pour lest des pierres afin qu'elles puissent être employées aux travaux de consolidation des jetées. Les contrevenants s'exposaient à une amende de deux deniers par tonneau. Il était en outre interdit d'arrimer les bâtiments aux éléments constitutifs de ces épis. La houle n'avait cure de ces ouvrages et continuait de produire des dégâts qui n'étaient pas immédiatement repris par les instances locales. Une tempête d'équinoxe d'une extrême violence survint en 1439. Elle emporta dans son impétuosité les jetées déjà affaiblies et abîma les autres infrastructures portuaires. Les dommages furent considérables. Parant au plus pressé, les Calaisiens s'occupèrent d'abord de colmater les brèches

56 National Archives, Public Record Office, C 61/53, 146. Raymond Guinodie, *Histoire de Libourne et des autres villes et bourgs de son arrondissement*, 1^{re} éd., Bordeaux, Henry Faye, 1845, t. 1; 2^e éd., Libourne, G. Maleville, 1876, t. 1, p. 44, 47.

57 National Archives, Public Record Office, C 61/48, 43.

creusées dans les digues et de réparer les écluses. En 1441, on concentra ensuite les efforts sur les structures encadrant le chenal d'accès. Des jetées préfabriquées en Angleterre furent transportées jusqu'à Calais pour y être ensuite assemblées et fixées avec du lest en prévenance lui aussi des rivages insulaires⁵⁸.

Avec le regain des activités maritimes dans les mers du Ponant à partir du XI^e siècle, fut ainsi réactivée une problématique qui, depuis l'Antiquité, s'imposa à beaucoup de responsables portuaires. Conçu comme un déchet qui venait polluer et altérer la qualité des ports et de leurs accès, le lest fut l'objet d'attentions particulières. Son rejet nécessita bientôt, selon une chronologie variable d'un site à l'autre et probablement déterminée par l'importance du trafic, l'introduction de dispositions visant à réglementer les modalités de son déchargement. Dans les havres les plus importants, un personnel et des infrastructures idoines avaient pu être spécialement affectés à la gestion du ballast, service qu'on accompagna comme il se doit de l'imposition d'une taxe afférente, le droit de délestage. Mais au-delà du déchet, il convient de souligner aussi que ce lest pouvait aussi, parfois, donner lieu à des réemplois, soit pour pondérer à nouveau les cales des navires, soit pour subvenir aux besoins des ports et des villes adjacentes en matériaux de construction. En dépit des menaces environnementales importantes que le lest faisait peser sur la vie portuaire, fut donc posée, simultanément, la question de la possible valorisation de ces rejets du transport naval. Remarquons pour terminer qu'encore aujourd'hui, avec des ballasts de nature différente, c'est ainsi que les gestionnaires des ports appréhendent de manière globale la question du lest.

58 Mathias Tranchant, *Les Ports maritimes de la France atlantique*, op. cit., p. 195-199.

LE DÉLESTAGE DANS LA MER DES PERTUIS CHARENTAIS (XVI^e-XIX^e SIÈCLE)

Thierry Sauzeau
Université de Poitiers, EA 4270 CRiHAM

Sur les côtes du Centre-Ouest français, les deux grandes îles charentaises (Ré, Oléron) délimitent une mer intérieure qui communique avec l'océan Atlantique par trois passages maritimes, nommés pertuis. Le rivage que l'île de Ré ouvre au midi sur cette mer des Pertuis présente une continuité de plages et de dunes. Par conséquent, les ports rétais sont tous situés sur la côte nord, face au littoral vendéen du Bas Poitou. Le port de La Rochelle lui-même est situé sur le passage entre l'île et le continent : le pertuis Breton. L'interface terre-mer de la mer des Pertuis, dont on peut exclure Ré et La Rochelle, correspond finalement au littoral de la Saintonge d'Ancien Régime, avec son maillage de ports plus ou moins aménagés, situés sur la côte d'Oléron, dans les estuaires de la Seudre et de la Charente et sur le continent charentais. Dans de telles limites, la mer des Pertuis réunissait au temps de la marine à voiles des ports abritant quelques unités de grande pêche (Seudre) et de long cours (Rochefort) mais surtout des flottes de cabotage¹. La Saintonge offrait ainsi au commerce maritime ses services de proximité. Sur la période 1680-1860, son activité maritime a surtout été le fait de capitaines bretons, normands, picards mais aussi anglais, allemands, scandinaves et même américains et canadiens. Sans reproduire la « Babel où l'on parlait vingt langues » qu'avait été Brouage au xv^e siècle², les quais de Rochefort et Tonnay-Charente (nommé « Charente » avant 1789), les grèves de la Seudre et les rives des chenaux oléronais ont accueilli des équipages venus de tout le Nord-Ouest européen. Le dynamisme économique reposait sur la capacité à exploiter les liaisons nationales, régionales

- 1 Appréhendé sous l'angle des ports d'attache, la vision du cabotage de la Seudre a été précisée dans notre thèse : Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre (xvi^e-xix^e siècles)*, La Crèche, La Geste, 2005 ; et les barques d'Oléron ont été étudiées par Charline Guiochereau, *Oléron et son commerce maritime de 1788 à 1830. Les îliens, leurs navires et leurs activités*, mémoire de master 1, Poitiers, 2008.
- 2 Marc Seguin, « Brouage aux xv^e-xvi^e siècles », dans Mickaël Augeron et Dominique Guillemet (dir.), *Champlain, de Brouage aux Grands Lacs. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (xvi^e-xx^e siècles)*, La Crèche, La Geste, 2004, p 27-30.

et locales, à nouer des liens commerciaux, à entretenir la clientèle du sel, à en conquérir d'autres et à les fidéliser. Du XVI^e au XIX^e siècle, il a fallu mettre les ressources locales en adéquation avec les besoins des clients pour tenter de rentabiliser les entrées de leurs navires sur un littoral globalement exportateur, en important un fret négociable localement ou dans l'arrière-pays. Cet objectif ne put raisonnablement être atteint qu'à Rochefort, ville et port d'une Marine importatrice de denrées et de naval stores, et à Tonnay-Charente, port de rupture de charge vers le bassin versant du fleuve. Cependant, à Brouage, en Seudre et à Oléron, à la faveur de la croissance économique liée à l'ouverture atlantique, le problème des lests fut perçu comme un véritable casse-tête au sein d'un écosystème maritime caractérisé par les hauts fonds et la sédimentation accélérée des vases et des sables. Cette question du délestage offre un cas d'étude singulier de politique environnementale de la monarchie d'Ancien Régime, confrontée à la réalité du terrain. La question de l'internationalisation du trafic de la mer des Pertuis aux temps modernes est au cœur de l'étude à conduire afin d'évaluer la place du lest dans le trafic maritime. Après les guerres de Religion, le XVII^e siècle semble fournir à cet égard un observatoire privilégié. Dans un second temps, c'est toute la prise en compte réglementaire du délestage qu'il convient d'évaluer, tout en proposant une estimation quantitative des phénomènes, rendue possible par les sources à partir du XVIII^e siècle. Enfin, il convient de se pencher sur l'envasement et l'ensablement dont, à l'instar de Brouage, les ports de la mer des Pertuis ont été victimes. À partir de l'enquête dite « Colbert » de 1665 on peut croiser les perceptions des marins familiers des atterrissements des Pertuis et les analyses des agents de l'État royal.

LEST ET INTERNATIONALISATION DU TRAFIC DE LA MER DES PERTUIS

En tant que fief Plantagenêt, la Saintonge a bénéficié d'une ouverture atlantique très précoce. Ses vins ont vite conquis les tables anglaises et l'eau-de-vie lui a ouvert au XVII^e siècle les marchés des équipages anglais, hollandais ou baltes³. L'ouverture atlantique a aussi engendré la croissance de la demande en sel, pour la conservation des vivres de mer mais surtout des pêches au hareng et plus encore à la morue, à compter du XVI^e siècle. Quoique les paléoclimats aient sans nul doute connu des variations importantes⁴, la Saintonge bénéficiait – et bénéficie toujours – du record d'ensoleillement sur le littoral atlantique français. Combinées à l'étendue des terres basses – et maritimes – et à un marnage

3 Les données du péage du Sund dont s'est servi Pierrick Pourchasse (*Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006) sont accessibles en ligne à l'adresse www.soundtoll.nl.

4 Emmanuel Leroy-Ladurie, *Histoire du climat depuis l'an Mil*, Paris, Flammarion, 1967.

important (quatre mètres en moyenne), la topographie et la dynamique côtière ont créé les conditions du développement des salines « de Brouage », expression appliquée aussi aux marais d'Oléron et de la Seudre. Le complexe de production salicole, facteur essentiel de l'ouverture maritime de ce petit pays, a mis très tôt les riverains au défi de s'adapter à un risque maritime majeur : l'éloignement graduel du trait de côte et l'obstruction consécutive des chenaux, des havres et des ports. Par nature, la balance du commerce de la mer des Pertuis était clairement positive : on exportait massivement les sels et les vins mais on importait peu. Cette particularité n'a pas manqué de renouveler la question du délestage des navires venant à vide charger en Saintonge maritime, à mesure que les tonnages accueillis sur les littoraux d'Oléron, de la Seudre et de Brouage ont accompagné la croissance des demandes régionale, nationale et européenne.

La Saintonge exportatrice de sel et de vin ne disposait pas de ports en eau profonde. Pour combattre la tyrannie du tirant d'eau⁵ dont ils étaient victimes, ses ports avaient développé le recours à des outils particuliers, permettant la rupture de charge, ou le transbordement du fret, depuis les ports chenaux et les marais salants, vers les navires des clients restés au mouillage à quelque distance de la côte. Une enquête menée en 1686 par le marquis de Seignelay⁶, secrétaire d'État survivancier de son père le Grand Colbert, décrit de telles activités de service, qualifiées alors de bornage : « Bornage c'est-à-dire porter du sel a bord des vaisseaux pour le transporter au loin. » En Saintonge, ce bornage mobilisait en 1686 quelques 158 embarcations pour une jauge totale de 3 232 tx. et un gabarit moyen de 20 tx. Cette activité était essentielle à Brouage (50 unités, 1 316 tx.) et en Seudre (58 navires, 1 089 tx.) où 13 ports différents, associés à des champs de salines, étaient concernés, ainsi que sur Oléron (51 navires, 880 tx.). Tous les ports du havre de Brouage étaient confrontés à une situation spécifique, celle de l'éloignement inexorable du trait de côte. Moëze, Saint-Froult, Saint-Agnant et Saint-Jean-d'Angle ne pouvaient s'appuyer sur un bassin versant suffisamment pentu pour bénéficier du secours des moulins à marées qui, pour rudimentaires qu'ils fussent, prolongeaient la vie économique des salines et des ports de la Seudre voisine. Encore présents en qualité de ports d'attache dans l'enquête commandée par Seignelay (1686) ces ports, à l'exception de Brouage, disparurent de la liste dressée par l'Amirauté en 1721⁷. Le gabarit maximal des navires attachés dans les quatre ports n'excédait alors

5 Thierry Sauzeau, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des pertuis saintongeais (xv^e-xviii^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, « Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (xv^e-xix^e siècles) », Gérard Le Bouëdec et Gilbert Buti (dir.), 2010, p. 79-97.

6 Archives de la chambre de commerce de Dunkerque, Série B 19, n° 2787.

7 Archives départementales de la Charente-Maritime (ADCM), B 95, *Estat des vaisseaux, barques et bateaux des ports de l'amirauté de Xaintonge* (1721).

pas 40 tx. Saint-Froult abritait deux barques et Moëze quatre. Saint-Agnant (six barques) et Saint-Jean-d'Angle (trois) étaient trop éloignés du trait de côte pour espérer inverser la tendance qui les condamnait à terme. Sous Louis XIV, seul le port de Brouage conservait encore un certain poids, en qualité de point de concentration des transbordements réalisés par un véritable essaim d'allèges sur lequel on reste mal renseigné. Sous le mur nord, face à la porte de la Grave, le port faisait face à un chenal qui présentait encore une largeur de 400 mètres en 1680. Cela autorisait l'accueil de cinquante et une barques à l'attache, pour un total de 1 393 tx. En 1686, à cet égard et même s'il avait décliné, le port de Brouage dominait encore la hiérarchie portuaire de la Saintonge maritime. Globalement, la qualité des mouillages et des atterrissages dont usaient les navires clients connaissait tout de même une dégradation, au moment même où croissait l'internationalisation du trafic.

52 On peut évoquer ce degré d'internationalisation sur la période 1630-1715. Les navires engagés dans le commerce du Nord, signalant Brouage, Oléron ou la Seudre comme destination, fournissent en effet des marqueurs théoriques des volumes de lest largués à l'arrivée en Saintonge. Leur jauge était celle du grand cabotage européen. Au sein des flottes du Nord ou des Provinces-Unies, les tonnages unitaires de 120 à 180 tonneaux n'étaient pas rares. Chaque navire scandinave, allemand ou hollandais représentait ainsi entre cinq et dix barques du golfe de Gascogne, lesquelles naviguaient moins systématiquement sur lest, engagées qu'elles étaient dans des trafics circuiteux entre Bordeaux, La Rochelle et la mer des Pertuis⁸. Le commerce français du Nord (au-delà des détroits, vers les ports de la Baltique) était une composante importante des échanges organisés autour de Brouage. On peut l'appréhender à partir des comptes du détroit du Sund. C'est au début du xv^e siècle qu'Éric VII, roi de Danemark, prit la décision de lever une taxe sur les navires de commerce passant par le détroit du Sund, détroit hautement stratégique, séparant la mer du Nord de la mer Baltique. Cette taxe bénéficia d'une longévité remarquable puisqu'elle s'appliqua de 1429 à 1857, abrogée seulement par la convention de Copenhague. Comme toute mesure fiscale, cette taxe fut à l'origine d'une abondante documentation quasiment ininterrompue entre 1567 et 1857, capitalisant ainsi au fil des pages de ses sept cents registres environ 1,8 million de passages de navires (consignant port de départ, destination, capitaine, cargaisons, ainsi que les taxes à payer). Cette masse de données permet d'alimenter nos connaissances sur le mouvement commercial des échanges maritimes européens, voire internationaux. C'est

8 Thierry Sauzeau, *L'Archipel saintongeais. Deux siècles d'histoire littorale et portuaire autour de la mer des Pertuis charentais (vers 1680-1860)*, HDR, mémoire inédit, université de Poitiers, 2012.

à partir de 2011 que des chercheurs néerlandais et danois, dans un projet baptisé Sound Toll Registers On line (STRO) ont imaginé mobiliser les potentialités du numérique afin de rendre optimale l'utilisation de ces données enregistrées. À travers l'outil numérique, la « pesée globale » du commerce du Nord à l'échelle de la mer des Pertuis confirme l'image d'une balance commerciale déséquilibrée. Sur la période 1630-1715, on recense autour de 4 500 cargaisons importées contre 14 000 charges exportées, soit un rapport d'une importation pour trois exportations. En d'autres termes, deux navires venus du Nord sur trois arrivaient sur lest dans la mer des Pertuis. Par voie de conséquence, les quantités de lest disséminées étaient considérables. Cette situation de déséquilibre se ressent également à travers l'examen de la nationalité des armements. En se focalisant sur les exportations seules, l'armement français représente moins de 1 %. On ne dénombre que soixante-treize navires conduits par un capitaine français, sur l'ensemble des 7 180 navires qui sont venus fréquenter ce littoral pour ensuite repasser en Baltique. Sur un plan plus général, le sel et les spiritueux constituaient près de 70 % des exportations de la mer des Pertuis vers la Baltique, le reste se partageant entre divers produits dérivés du vin tels que le vinaigre, ainsi que des produits coloniaux à l'instar du tabac, de l'indigo, ou du sucre. Revenant de la Baltique, et de façon systématique, après avoir récupéré pour l'essentiel des matériaux de construction, du bois, de la poix, des merrains pour les tonneaux et divers textiles de Russie, de Suède ou de Pologne, nombre de navires reprenaient la route d'Amsterdam, l'entrepôt général du monde⁹.

L'exploitation des registres du péage danois du Sund replace donc Brouage au sein d'un commerce de grand cabotage fonctionnant sur la base de circuits. Le sel de Brouage était une monnaie d'échange très recherchée même si les salines de la « Baie » (de Bourgneuf) ou bien celles du Portugal se plaçaient également dans les plans de charge des caboteurs, venus du Nord et des inévitables néerlandais. La structure de ce commerce drainait vers la mer des Pertuis des flottes de gros caboteurs chargés de lest. Si le recyclage des pierres de lest (granites) comme matériau de construction dans les murs des maisons anciennes est connu, les sondages réalisés par les archéologues indiquent à Brouage la présence d'une couche de sable¹⁰ dont l'origine naturelle reste à vérifier : l'identification à

9 Roland Mousnier, *Histoire générale des civilisations. Les XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, PUF, 1961, p. 260 ; Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e-XVII^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 199-202.

10 Les prospections géophysiques installent Brouage sur une couche épaisse de sable que la présence de cordons littoraux ne suffit pas à expliquer précisément, car ils encadrent la citadelle à l'est (formation néolithique) et à l'ouest (cordon daté de la fin du Moyen Âge) selon Adrien Camus et Vivien Mathé, *Prospections électromagnétiques sur le site archéologique de Brouage (commune de Hiers-Brouage, Charente-Maritime)*, service régional de l'archéologie de la région Poitou-Charentes, 2010.

des lests n'est pas improbable¹¹. Quant aux considérables quantités de pierres accumulées çà et là autour du havre, elles ont disparu à la fin du XIX^e siècle, alors qu'elles « forment des carrières abondantes ou les routes voisines puisent les ressources annuelles de leur entretien »¹².

LE DÉLESTAGE DES FLOTTEES DU SEL, PERTURBATEUR ENVIRONNEMENTAL

54

Face à la croissance du commerce maritime de la mer des Pertuis, l'absolutisme naissant avait clairement désigné son adversaire, le lest. Atterrissements des flottees du sel qui venaient sans fret en Saintonge, Brouage, l'estuaire de la Seudre et la côte sud-est d'Oléron étaient exposés au problème de la gestion du lest, phénomène crucial dans une mer des Pertuis hypersensible au moindre obstacle favorable à la sédimentation. La question des lests avait d'ailleurs occupé très précocement les autorités, même si elle fut appréhendée différemment selon les points du littoral saintongeais. Le rapport du commissaire Chardon (1783) en retrace un intéressant historique¹³. Dans le principe, les seigneurs riverains jouissaient du droit de lestage et le faisaient exercer par leurs prévôts, mais en 1551, les Valois créèrent « un office de garde visiteur et conservateur délesteur du havre de Brouage¹⁴ » lequel perdura jusqu'en 1657. Ensuite, Colbert de Terron, Intendant de la province, nomma des commis, pour veiller sur les navires, français et étrangers, soupçonnés de jeter leur lest aux approches de l'île d'Aix. Cela donna lieu à un règlement par lequel il fut convenu avec les consuls hollandais que les navires venant dans les ports de Seudre et d'Oléron seraient tenus de payer pour leur délestage. Ce régime fut précisé par un édit de mai 1711, qui créait « cinq commis délesteurs » au sein de l'Amirauté. Leurs services coûtaient 7 livres tournois (lt.) 10 sous (s.) pour les navires nationaux de 20 à 50 tx. de jauge, 15 lt. pour ceux de plus de 50 tx. Les navires étrangers, souvent les plus lourds, payaient quant à eux 5 s. par tonneau. Ce régime ne s'étendait cependant pas au port de Charente – pourtant dans le ressort de l'amirauté de Marennes – où le délestage restait dans la main du duc de

11 La couche de sable se trouve au-dessous de tous les vestiges observés et, s'il ne s'agit pas d'un simple apport éolien complété par des apports anthropiques, elle apparaît dans ce cas comme un remblai destiné à assainir la parcelle boueuse (vase) et trop soumise aux remontées d'eau. Les premières occupations sur cette fouille de la rue Champlain remontent à la toute fin du XVI^e siècle suivant Bastien Gissinger, *Brouage, rue Samuel Champlain, un habitat du XVII^e siècle. Rapport de fouille archéologique*, Saintes, service départemental d'Archéologie 17, 2012.

12 Service historique de la Défense de Rochefort (SHD-R), Fonds Ancien, 376, *Ports maritimes de la France*, tome 6-1, *De La Rochelle à Port-Maubert*, Paris, Imprimerie nationale, 1885, article « Brouage », p. 155.

13 ADCM, 2 J 10, Daniel Marc-Antoine Chardon, *Procès-verbal de la visite faite par ordre du Roi dans l'Amirauté de Marennes*, 53 p.

14 *Ibid.*, p. 16.

Mortemart, en qualité de seigneur haut justicier. Pour rendre le service attendu, son fermier fournissait aux usagers du port une gabarre pour délester les navires de plus de 50 tx. moyennant 10 livres de loyer.

À la veille de la Révolution, les officiers de l'amirauté déclaraient que les besoins du service et les « circonstances locales [...] chang[aient] quelquefois pour des causes toujours étrangères. Alors les officiers du siège, après une visite des côtes destinées à recevoir le lest, choisissent d'autres lieux qui [étaient] balisés à cet effet, ce qui ne se [faisait] jamais sans appeler les pilotes, capitaines et négociants les plus expérimentés¹⁵ ». Afin de ne pas gêner la navigation ni accélérer la sédimentation, il fallait donc sans cesse adapter les zones de délestage à l'état des hauts fonds côtiers, dont la mobilité était alors observée sans pouvoir être analysée. Dans le courant du XVIII^e siècle, pour procurer aux maîtres de bâtiments les moyens de délester eux-mêmes, on aménagea « sur la Seudre aux frais des propriétaires des salines un canal qui facilite l'entrée des navires dans les terres afin d'y jeter le lest avec plus de précautions ». Quand ces bâtiments étaient trop grands pour mouiller dans ce canal, les maîtres étaient obligés de se servir de chaloupes destinées à recevoir à flot leurs lests et qui les portaient au plus haut de l'eau, sur les bords élevés de la rivière ou du coureau d'Oléron. Comme dans le cas des gabarres en service à Tonnay-Charente, l'usage des chaloupes donnait bien évidemment lieu à une augmentation des frais à la charge des maîtres : 5 s. par tonneau en Seudre et 6 s. lorsqu'ils délestaient dans le coureau d'Oléron. Cet usage concernait surtout les navires étrangers, systématiquement délestés par les chaloupes que le « commis délesteur » leur procurait, quand ils ne choisissaient pas de jeter leur lest de nuit, à bonne distance de la côte. En 1686, l'enquête lancée par Seignelay recensait ainsi quinze unités dédiées au délestage et attachées au port de La Tremblade, offrant 164 tx. de jauge à la disposition de ce service public de protection environnementale.

Ce système qui reposait sur une surveillance port par port, et l'aménagement de dépôts de lests, perdura vraisemblablement au XIX^e siècle mais sous d'autres formes. Les archives des mouvements portuaires – tenues par le réseau des maîtres de port – fournissent l'indication de très nombreuses entrées « sur lest ». Certes, la limite des congés de l'amiral, délivrés dans les ports saintongeais, est de n'offrir de vision du trafic qu'à la sortie. On peut toutefois considérer – en extrapolant – que les chargements de sel donnaient alors lieu à des entrées sur lest (ce qui est avéré par l'examen des enregistrements des entrées et des sorties de ces mêmes ports au XIX^e siècle). Ainsi, durant l'année 1787, sur 158 000 tx. qui sortent des ports saintongeais¹⁶, 68 000 tx. correspondent à du sel. À l'arrivée,

¹⁵ *Ibid.*, p. 17.

¹⁶ Archives nationales, G5 118, Congés de l'amirauté de Marennes, année 1787.

on peut supposer qu'une quantité proportionnelle de lest était déversée dans l'environnement. En 1833, sur un trafic s'élevant à près de 84 000 tx., les entrées « sur lest » représentaient 45 000 tx¹⁷. Pour 1855, il entrait 77 000 tx. dans les ports d'Oléron, Rochefort et Tonny-Charente, dont 26 500 tx. sur lest¹⁸. Les données disponibles pour Brouage et la Seudre (La Tremblade, Chaillevette, L'Éguille, Riberou, Châlon et Marennes) donnent un trafic de 42 000 tx. dont 18 000 tx. de lest en 1865¹⁹. Ainsi, au milieu du Second Empire, dans un contexte de déprise salicole et de diversification des échanges, le trafic saintongeais s'élevait à 109 000 tx. avec des entrées dont 44 500 tx. s'effectuaient sur lest. On peut tenter d'approcher la réalité en considérant que le tonneau de jauge équivalait à 1,44 m³ jusqu'en 1837 et à 1,7 m³ ensuite. On aboutit ainsi à une fourchette de 75 600 m³ (en 1855/65) à 97 900 m³ (1787) de jauge. La densité de la pierre et du sable s'inscrivant dans une fourchette de 2 à 3 par rapport à l'eau, le lestage d'un navire occupait ordinairement un volume deux à trois fois inférieur à celui d'une cargaison complète, pour un poids équivalent²⁰. Il est alors possible d'avancer ne fourchette de 25 000 à 50 000 m³ de lests dispersés chaque année sur l'estran de la mer des Pertuis, à proximité de ports dont les accès, déjà fragiles, ne l'étaient pas moins suite à ces déversements. Ces quantités annuelles étaient-elles de nature à influencer les modifications du littoral? Elles sont en tout cas à comparer aux volumes mobilisés pour les rechargements des plages effectués de nos jours – et en une seule fois – tant pour le confort balnéaire à Fouras (50 000 m³), que pour la lutte contre l'érosion à Ronce-les-Bains (25 000 m³), Port-des-Barques (15 000 m³) ou l'île d'Aix²¹ (5 000 m³).

17 ADCM, 4S, Mouvement des ports, 1833.

18 *Ibid.*

19 À défaut des mouvements portuaires pour l'année 1855, on a retenu les statistiques de 1865, dans ministère des Travaux publics, *Ports maritimes de la France. De La Rochelle à Port Maubert*, t. VI, Première Partie, Paris, Impr. nationale, 1885.

20 Avant 1789, le tonneau de jauge équivalait à 42 pieds³ soit 1,44 m³. Cette unité a été fixée par l'ordonnance de 1681: on parle à ce sujet du *tonneau d'ordonnance*. Il ne s'applique pas au détail du fret qui est mesuré en tonneau de douane, mais seulement à la jauge des navires. Le calcul de la jauge utilise diverses formules qui intègrent la longueur, la largeur et le creux de la coque. Aussi, le résultat varie-t-il pour un même navire d'un port à l'autre et d'un usage à l'autre (chiffre minimisé pour échapper à la taxe, optimisé pour l'obtention d'une prime). En valeur absolue, les tonnages de 1833 sont comparables à ceux de 1787 car ils utilisent les mêmes unités et les mêmes formules: le passage au système métrique n'a pas d'influence. Au XIX^e siècle, c'est l'ordonnance du 18 novembre 1837 qui fait entrer en application la loi du 12 nivôse an II. Le pied est alors abandonné au profit du mètre et le tonneau d'ordonnance passe alors à 1,70 m³. Aux chiffres de tonnage de 1855, il faut donc appliquer une surcote de 18% avant d'établir une comparaison pertinente avec les années 1787 et 1833. Pour approfondir la métrologie et la question du lestage, lire la présentation méthodologique proposée par Emmanuel Nantet, *Le Tonnage des navires de commerce en Méditerranée* (VIII^e siècle av. J.-C. / VII^e siècle ap. J.-C.), thèse de doctorat sous la dir. de Roland Étienne et de Patrice Pomey, université Panthéon-Sorbonne, 2010, t. I.

21 Solange Pupier-Dauche, « Le rechargement sédimentaire des plages vendéennes et charentaises: vers une gestion globale du littoral? », dans *Le littoral. Subir, dire,*

L'importance commerciale de la mer des Pertuis a donc attiré entre la Seudre, Brouage et Oléron des flottes étrangères navigant majoritairement sur lest. Cependant, dès le XVII^e siècle, l'administration royale a cherché à documenter le plus précisément possible l'état de ce même plan d'eau, secteur stratégique qui constituait alors une véritable rade pour le port de guerre de Brouage. Sa navigabilité fut succinctement éprouvée sous Richelieu. En effet, sous l'impulsion du Grand Maître de la navigation, l'analyse des capacités littorales du royaume de France fut tentée avec les enquêtes de terrain confiées au sieur Le Roux d'Infreville pour les côtes du Ponant (1629-1631). Ce commissaire écrivait à propos de Brouage : « Il ne s'y fait aucun travail, quoiqu'il se remplisse et bouche de vase²². » Devant l'aggravation du phénomène, au début du règne personnel de Louis XIV il devint patent que Brouage ne pouvait plus répondre aux besoins des navires de guerre, dont la spécialisation commandait un accroissement du tonnage. La tyrannie du tirant d'eau s'exerçait de manière plus aigüe sur une marine de guerre dont les unités affichaient des tonnages croissants. Cette évolution nécessitait la production de connaissances précises sur l'état des fonds et les profondeurs disponibles, à marée basse surtout, dans la mesure où le risque d'échouage était alors maximal. Quand il parut indispensable de doter le royaume d'un nouveau point d'appui naval en Centre-Ouest, on procéda au lancement d'une nouvelle enquête (1663-1665). Diligentée par Charles Colbert de Terron, cousin du Grand Colbert, cette enquête aboutit à des conclusions, consignées le 15 avril 1665, et approuvées lors de la conférence de Brouage réunie le 1^{er} mai suivant²³. C'est précisément à l'occasion de cette minutieuse enquête que prit place ce que l'on peut considérer comme une des plus anciennes missions hydrographiques dont les traces écrites sont conservées²⁴. Soucieux de sonder les fonds marins, l'agent de l'amirauté dépêché pour sonder le havre s'est aussi intéressé à la dynamique sédimentaire et c'est ainsi que nous disposons de réponses, à dire d'experts, établissant les causes connues de la dégradation des conditions de navigation entre Oléron, la Seudre et Brouage.

agir. Actes du colloque international pluridisciplinaire, Lille, 2008, en ligne : <https://www.meshs.fr/page/datas/files/docs/publi/2008/littoral/pupier-dauchez.pdf>, consulté le 3 décembre 2020.

- 22 Eugène Sue, *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis*, Paris, 1839, t. III, p. 194.
 23 Martine Acerra, « La création de l'arsenal de Rochefort », *Dix-septième siècle*, n° 253, 2011-4, p. 671-676.
 24 Service historique de la Défense à Vincennes (SHD-V), SH 48, *Procès-verbaux originaux de la visite des ports de France par les officiers de l'Amirauté (1665-1666)*.

C'est pour déterminer la navigabilité et mesurer l'impact de l'envasement que la mission fut diligentée. À cet effet, « Advenant le trante-uniesme des susdicts mois et an » (31 mars 1665) trois officiers du siège d'amirauté de Marennes, le lieutenant général, le procureur du roi et le greffier, se rendirent à Brouage « à desseing de [s']embarquer dans une chaloupe et [se] transporter sur l'embouschure dudit havre²⁵ ». C'est finalement le 1^{er} avril 1665 que six « maistres et pilottes de navire et matelots demeurant audit Brouage » descendaient enfin le chenal de Brouage « avecq le dit Augier nostre greffier dans une chaloupe aux fins de sonder la profondeur dudit havre²⁶ ». Sans la nommer, les navigateurs consultés connaissaient l'existence de la dérive littorale, courant côtier qui anime toujours les eaux du golfe de Gascogne et charrie du nord vers le sud les sédiments que la mer des Pertuis charentais vient piéger²⁷. Maître de barque, Antoine Rivereau, depuis « soixante ans et plus qu'il navigue dans l'havre dudit Brouage » affirmait ainsi que, dans le havre « les vazes qui sortent de laditte rivière de Charante sont porté et jettées audit havre d'où ensuite elles ne peuvent sortir a raizon que n'y ayant pas de courant sur les eaux faizant un poids, elles tombent et s'affaissent et croupissent au fond dudit havre »²⁸. Capitaine des vaisseaux du roi, « demeurant dans l'Isle d'Olléron et tres scavant et experimenté sur l'estat de l'havre de Brouage » le sieur Massé confirmait cette analyse qu'il justifiait :

a raizon de ce que l'havre de Brouage qui avoit autrefois son cours jusque au devant le lieu de Brouhe est aujourd'huy beaucoup diminué par ce moyen et la piste des achenaux et marois salants quy estoient du coste dudit lieu de Brouhe, lesquels achenaux desgeorgant avec rapidité dans l'havre dudit Brouage et s'escoulant le long d'icelluy rijettoit et repousseoient en mesme tems les imondices quy y estoient portés et entretenoient par ce moyen sa profondeur, laquelle par la négligence des propriétaires de marais en laissant perdre les achenaux ont ainsy donné coup à la perte dudit havre²⁹.

Pour les marins, cette évolution des rivages n'était pas sans conséquence sur l'évolution du paysage en creux que constituait la mer des Pertuis et ses fonds, au milieu desquels il fallait faire évoluer des navires de guerre au tirant d'eau croissant. Passant en rivière de Seudre le 8 avril suivant, l'inspection concluait

25 *Ibid.*, fol. 157.

26 *Ibid.*, fol. 161.

27 Clément Poirier, *Enregistrements sédimentaires des changements environnementaux séculaires à millénaires par la micro- et la macrofaune benthiques littorales*, thèse sous la dir. d'Éric Chaumillon, La Rochelle, 2010.

28 SHD-V, SH 48, *Procès-verbaux originaux de la visite des ports de France par les officiers de l'Amirauté* fol. 161.

29 *Ibid.*

à cette même prédominance des forçages naturels au rang des causes de la dégradation des conditions de navigation en Seudre et dans la baie de Marennes. Ainsi pour « Jacques de Lhommeaux, Boutin et Rolland [...], tous maistres et pillottes de navires » de La Tremblade, il ne venait de lest « aucunement dans laditte rivière laquelle n'est en rien gaché ny endommagée n'y ayant de veritable cauze en sa différence de profondeur que par le moyen des sables que le vent et les marées y jettent venant du costé de Maumusson »³⁰. En définitive, les marins interrogés par les agents de la monarchie en 1665 établissaient une hiérarchie très nette entre les causes naturelles – déterminantes – et les causes anthropiques – aggravantes – de la dégradation des conditions nautiques des rivages de la mer des Pertuis. Leur discours revenait à minimiser le rôle du délestage.

À cet égard, les réponses des témoins différaient des vues de la monarchie, car l'arrêt en conseil du 24 janvier 1665, dont dépendait la mission, évoquait la nécessité de constater les changements, produits « prinsipalement par le peu de soing qu'on a eu cy-devant d'empescher que les maistres des navires n'ayent deschargé leur lest en des lieux assez esloignés desdits ports et embouchures des rivières pour n'y pas causer de dhommage contre et au préjudice desdits arrests et reglements³¹ ».

Évoqué en conseil du roi, le délestage l'était à nouveau sur le terrain, au moment où ces messieurs de l'amirauté de Marennes s'adressaient aux témoins puisqu'il leur était demandé « s'il y a eu de la négligence au fait duquel et de quelle manière les vaisseaux françois & estrangiers quy y abordent en uzent pour le delestage s'ils apportent tout leur lest ou partie et ce qu'ils en font au-dehors de l'embouschure l'a endhommagé et quel préjudice l'havre peut en avoir souffert³² ».

La grille de lecture des administrateurs du roi privilégiait finalement les causes anthropiques – le délestage – sur les causes naturelles. En revanche, si les réponses des témoins, très développées quant à la configuration des lieux et à la sédimentation naturelle qu'ils favorisaient, évoquaient le délestage c'était en des termes très nuancés. Ainsi Jean Bouchet, maître au cabotage présentant quarante-cinq ans d'expérience de navigation dans la mer des Pertuis, indiquait

qu'au regard du delestage des vaisseaux, il se porte dans les lieux indiqués par l'ordre du vizitteur du havre ordonné par Monsieur le gouverneur auquel delestage il n'estime pas qu'il se commette aucun abus, s'y ce n'est

³⁰ *Ibid.*, fol. 164.

³¹ *Ibid.*, fol. 155.

³² *Ibid.*, fol. 157.

nuitamment mais bien que partie des vaisseaux avant que d'entrée audit havre jettent quelques fois partie de leur lest ce quy ne ce peut toutefois pas bien découvrir³³.

60 La teneur de cette déclaration était confirmée par celles de François Libeau et Jacques Poulin, tous deux maîtres au cabotage très expérimentés, ainsi que par celle du sieur Massé, capitaine de navire du roi. Au final, ces praticiens de la navigation admettaient tous l'habitude du délestage sans autorisation dont usaient les capitaines venus charger le sel ou le vin saintongeais. Simplement, cette fraude n'avait de sens que si le délestage avait lieu assez loin des côtes, dans le but d'échapper à tout contrôle de la part de l'administration. Par voie de conséquence, l'impact du délestage sauvage sur les atterrages de la mer des Pertuis semblait faible au regard des effets de la sédimentation naturelle. Par ailleurs, sincères ou soucieux de faire assaut de conformisme religieux à l'égard du catholicisme dont le roi Louis XIV se faisait le zélé défenseur, tous les témoins incriminaient les effets désastreux du sabordage, par les Rochelais, de vieux navires dans le havre de Brouage au temps des guerres de Religion. Avec le temps, disaient-ils unanimement, ces obstacles dressés contre les courants marins avaient entraîné un envasement aggravé...

La question du délestage dans la mer des Pertuis est étroitement liée à la tyrannie du tirant d'eau, qui limitait la liberté du commerce maritime et bloquait les ambitions navales du roi à Brouage puis Rochefort, ports et arsenaux de la Marine. L'internationalisation du commerce du sel et du vin connut une vive croissance aux temps modernes, et singulièrement après la fin des guerres de Religion. L'approche quantitative du délestage des flottes européennes venues charger les denrées locales sur les côtes saintongaises accrédita bientôt la thèse du choc environnemental. Entraîné par la fréquentation de milliers de navires du Nord et des Provinces-Unies, l'envasement s'imposait comme la conséquence logique du déversement de lest, par deux gros caboteurs sur trois entrés dans la mer des Pertuis pour y charger leur fret, sans offrir de marchandise en échange. La monarchie administrative encadra ce mouvement en développant une réglementation environnementale et fiscale. Cela déboucha sur la mise en œuvre d'un service public de délestage, dont le fonctionnement semblait donner satisfaction. Cependant, les effets en matière de prévention de l'envasement ou de l'ensablement des atterrissements furent rapidement jugés trop faibles. C'est pour avoir constaté la dégradation des conditions de navigation que la monarchie chercha à évaluer les effets de sa politique environnementale.

33 *ibid.*

L'enquête lancée en 1665 était destinée à établir l'importance des fraudes au délestage et s'appuyant sur les connaissances locales. De manière inattendue, les dires des experts vinrent souligner les limites du volontarisme politique au service de la lutte contre l'envasement. Les marins saintongeais convoqués à titre d'experts attestèrent du faible impact des délestages sauvages d'une part et de la force de l'envasement naturel de l'autre. La question des lests semble finalement avoir eu un impact très relatif sur l'envasement des rivages de la mer des Pertuis. De manière inattendue, son étude révèle l'analyse politique d'un problème environnemental par l'État central et souligne une nette différence d'appréciation avec l'expertise des populations locales.

BALLAST, LESTAGE ET DÉLESTAGE
DANS L'ORDONNANCE DE LA MARINE D'AOÛT 1681

Dominique Gaurier
Université de Nantes, CDMO UE 1165

Avant d'interroger les textes législatifs de la période moderne qui lui sont consacrés, il n'est pas mauvais d'examiner la définition qui a été donnée du lest, du lestage et du délestage, sachant que le mot de « ballast » qui est aussi utilisé n'est jamais que la traduction anglaise du mot « lest ». Nous emprunterons ces définitions à Charles Romme, dans son *Dictionnaire de la marine française*¹.

Le lest y est ainsi défini :

LEST. s. m. *Ballast*. Assemblage de morceaux de fer ou de petits cailloux, ou de matières lourdes, qu'on entasse avec ordre jusqu'à une certaine hauteur dans le fond d'un vaisseau, pour abaisser, par leur grande pesanteur spécifique, le lieu du centre de gravité de ce vaisseau chargé, et contribuer ainsi à augmenter la stabilité dont la forme de la carène peut le rendre susceptible. Le lest en fer, *iron ballast*, ou les matières les plus pesantes sont arrangées dans le fond de la cale ; ensuite ce premier lest est recouvert d'un lest en pierres, *stone ballast*, et l'un et l'autre sont distribués de manière qu'ils puissent rendre les plus douces possibles, les oscillations que la mer communique aux vaisseaux. C'est le dernier lest qui sert de lit aux barriques, plus ou moins grandes, qui contiennent des approvisionnements, et elles y sont enfoncées ou engravées de manière qu'elles ne peuvent changer de place, dans les mouvements quelconques d'un vaisseau. – Tout bâtiment qui n'est encore chargé que de ces deux espèces de lest, en quelque quantité que ce puisse être, est dit être sur son lest, *ship on her ballast*. S'il navigue dans cet état, il est dit aller ou revenir sur son lest, *to go on the ballast*, *to return on the ballast*. – Un vaisseau fait du lest, lorsqu'on le charge de son lest².

La définition suivante est celle du lestage :

LESTAGE. s. m. *Lestage*. Action de lester un bâtiment. Les hommes occupés d'une telle opération, travaillent au lestage, et ceux qui la dirigent font observer

- 1 Charles Romme, *Dictionnaire de la marine française avec figures*, Paris, Chez Barrois l'aîné, 1813.
- 2 *Ibid.*, p. 358-359.

les règles de l'art du lestage, pour la rendre aussi favorable qu'elle peut l'être au développement, ainsi qu'à la perfection des bonnes qualités d'un bâtiment³.

Il est maintenant question du verbe « lester » :

LESTER. v. a. *To ballast*. Charger les parties inférieures de la cale d'un vaisseau de matières très-pesantes, pour donner à ce bâtiment un nouveau degré de stabilité, ou pour ajouter à la résistance que, par la forme de sa carène, il peut opposer aux puissances qui tendent, ou à trop l'incliner latéralement, ou à lui faire faire des oscillations trop vives et trop étendues. Ces matières sont assez ordinairement, ou des morceaux de fer, ou des pierres, des cailloux, etc. Ces poids sont au nombre de toutes les choses utiles à la sûreté de la navigation, et ne font pas partie ou ne sont pas comptées comme faisant partie de ce qu'on nomme la charge, le chargement ou la cargaison d'un vaisseau. – Lorsque le poids est suffisant aux besoins, et bien ordonné suivant les règles de l'expérience et de la théorie, alors un bâtiment est bien lesté, mais l'insuffisance et le désordre font dire qu'il n'est pas assez lesté ou qu'il est mal lesté⁴.

64

Quant au délestage pour terminer, la définition qui en est donnée est alors la suivante :

DÉLESTAGE. S.m. *Unballasting*. Action de délester ou de décharger le lest d'un bâtiment, et ce lest est un amas de pierres ou de morceaux de fer qui sont ordinairement placés dans le fond d'un bâtiment, pour lui faire prendre et garder la situation qu'il doit avoir en flottant sur l'eau⁵.

À travers de telles définitions, on peut observer qu'il n'a pas été parlé des sacs chargés de sable qui pouvaient également servir de lest à défaut d'autres charges possibles, en ajout aux cailloux ou pierres utilisés. La question des délestages semble donc avoir toujours été posée aux différents abris, ports ou havres destinés à accueillir les vaisseaux, dès lors que l'emplacement géographiquement retenu pour ces derniers pouvait conduire à une élévation du fond ou à un encombrement des estuaires venant alors empêcher tant l'accès aux ports que le séjour même dans les ports ou havres.

Mathias Tranchant faisait ainsi judicieusement observer que, pour les nouveaux havres qui avaient été créés à partir du XII^e siècle, ces derniers avaient été situés dans des abris de front de mer qui, selon leur exposition, ne bénéficiaient pas nécessairement de l'effet de chasse que pouvait apporter un cours d'eau situé

3 *Ibid.*, p. 359.

4 *Ibid.*

5 *Ibid.*, p. 204.

tout auprès et donc, que leurs fonds et leur accès nécessitaient un entretien non seulement très coûteux, mais aussi obligatoirement régulier, sans quoi ils ne deviendraient progressivement sans plus aucune utilité à la suite de l'accumulation des encombrements que suscitaient les délestages des bâtiments dans les ports eux-mêmes ou dans les estuaires⁶. Or, aucune disposition ne peut être retrouvée à cet égard dans les différentes coutumes maritimes de l'époque médiévale, alors que les difficultés qui pouvaient en naître ne pouvaient d'être pourtant bien connues.

Avant d'en venir aux dispositions à caractère législatif, on peut dans un premier temps tenter de faire un petit panorama des types de lest utilisés dans les navires à l'époque moderne. Suivront alors les mesures que l'on tenta de prendre contre les délestages sauvages, mais qui n'obtinrent guère de vrais résultats. Ce fut alors avec les deux grandes ordonnances de Louis XIV, celle de la marine commerciale du mois d'août 1681, puis, plus tardivement, l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux militaires du 15 avril 1689, que l'ensemble de ces dispositions commença à agir de façon plus efficace et à être suivi d'effet. Il s'agit bien évidemment là de mesures de police, qui relèvent donc du droit public comme on les qualifierait aujourd'hui, tandis que les deux ordonnances en question ne procédaient pas à cette distinction formelle au sein du droit, mêlant les dispositions de droit privé à celles tenant du droit public pour instituer de véritables codes maritimes embrassant l'ensemble des matières en relevant.

LES MATÉRIAUX TRADITIONNELLEMENT UTILISÉS POUR CONSTITUER LE LEST

Comme les définitions données par Charles Romme et indiquées plus haut l'ont bien montré, plusieurs types de matériaux furent utilisés au lestage des navires. Le matériau le plus utilisé durant le XVI^e siècle semble avoir été la pierre. Celle-ci peut être de toute taille, allant de blocs importants jusqu'aux tailles les plus infimes, à travers les graviers ou même les sables. L'usage de grosses pierres semble avoir été pratiqué durant la période médiévale, puisque l'on y voyait des navires chargés de blocs de marbre prélevés sur des monuments antiques et à destination de la construction de bâtiments de prestige pour ne pas rentrer à vide, ce marbre ayant d'ailleurs en outre l'avantage de pouvoir constituer un *saleable ballast* ou un « lest vendable⁷ ». À cet égard, Montesquieu faisait très judicieusement observer dans son *Esprit des lois*:

6 Mathias Tranchant, « Les ports maritimes en France au Moyen Âge », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. Actes du XXXVe congrès de la SHMESP*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 21-31, *loc. cit.* p. 24.

7 Michael Greenhalch, *Marble Past, Monumental Present, Building with Antiquities in the Medieval Mediterranean*, Leiden/Boston, Brill, 2009, p. 127-129.

Il arrive quelquefois qu'une nation qui fait le commerce d'économie, ayant besoin d'une marchandise d'un pays qui lui serve de fonds pour se procurer les marchandises d'un autre, se contente de ne gagner très peu, et quelquefois rien, sur les unes ; dans l'espérance ou la certitude de gagner beaucoup sur les autres. Ainsi, lorsque la Hollande faisait presque seule le commerce du Midi au nord de l'Europe, les vins de France, qu'elle portait au nord, ne lui servaient, en quelque manière, que de fonds pour faire son commerce dans le nord.

On sait que souvent, en Hollande, de certains genres de marchandise venue de loin, ne s'y vendent pas plus cher qu'ils n'ont coûté sur les lieux mêmes. Voici la raison qu'on en donne : Un capitaine, qui a besoin de lester son bateau, prendra du marbre ; il a besoin de bois pour l'arrimage, il en achètera ; et, pourvu qu'il n'y perde rien, il croira avoir beaucoup fait. C'est ainsi que la Hollande a aussi ses carrières et ses forêts.

Non seulement un commerce qui ne donne rien peut être utile ; un commerce même désavantageux peut l'être. J'ai ouï dire, en Hollande, que la pêche à la baleine, en général, ne rend presque jamais ce qu'elle coûte : mais ceux qui ont été employés à la construction du vaisseau, ceux qui ont fourni les agrès, les appareaux, les vivres, sont aussi ceux qui prennent le principal intérêt à cette pêche. Perdissent-ils sur la pêche, ils ont gagné sur les fournitures. Ce commerce est une espèce de loterie, et chacun est séduit par l'espérance d'un billet noir (*i.e.* un billet gagnant). Tout le monde aime jouer ; et les gens les plus sages jouent volontiers, lorsqu'ils ne voient point les apparences du jeu, ses égarements, ses violences, ses dissipations, la perte du temps, et même de toute la vie⁸.

Le sable présente en effet le gros avantage d'être rapidement et directement disponible sur les diverses côtes. Il présente cependant un inconvénient majeur : s'il n'a pas été suffisamment bien conditionné dans des sacs qui peuvent être alors assez aisément portés à bord par les matelots ; si ces derniers viennent à craquer, le sable peut se répandre au fond du navire et mettre ainsi en péril le bateau et sa cargaison en finissant par déséquilibrer celui-là en coulant dans tous les trous et interstices du vaisseau à l'image d'un liquide, outre le fait qu'il peut aussi engorger les pompes qui servent à l'évacuation des eaux entrées dans le navire et les rendre ainsi totalement inefficaces. Il reste que, malgré ses inconvénients, le sable sera largement le moyen de lestage le plus utilisé.

On utilisait aussi des pierres de plus grosse importance, dès lors qu'elles pouvaient être aisément déplacées par un ou deux hommes et donc, plus

8 Montesquieu, *De l'esprit des lois*, Chronologie, introduction, bibliographie par Victor Goldschmidt, Paris, Garnier Flammarion, 1979, t. II, 4^e partie, livre XX, chap. VI, Quelques effets « d'une grand navigation », p. 13-14.

facilement manœuvrées que le sable, voire aussi être déchargées. De plus, les pierres ne nécessitaient aucun conditionnement particulier comme le sable et, en même temps qu'elles, étaient aussi utilisés des graviers que l'on disposait entre les pierres pour leur éviter de glisser et d'endommager ainsi la coque. Ces mêmes pierres pouvaient parfois servir à la construction, tout comme les briques qui pouvaient aussi servir de lest, et donc ne pas être totalement sans profit pour le transporteur qui les chargeait pour lester son navire.

D'autres matériaux servirent également de lest en fonction des zones dont étaient originaires les navires. On utilisa ainsi tant du fer, souvent des barres de fer et des lingots, mais ici peut-être aussi au titre de *saleable ballast*, du corail, notamment dans les Caraïbes et le Golfe de Mexico, soit en morceaux importants soit sous forme de débris, mais également du ciment, comme ce fut le cas dans certains navires espagnols construits aux XVII^e et XVIII^e siècles, ou encore de la terre⁹. Au titre de *saleable ballast*, on pouvait également trouver les tuiles et la chaux. Mais tout lest n'était pas forcément revendable – on parle alors de *unsaleable ballast* – et devait alors être déchargé du vaisseau en payant des droits pour autoriser ce déchargement, à l'instar de tout délestage.

L'eau n'a été utilisée comme lest que dans la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est-à-dire lorsque les navires furent dotés d'une coque en fer, avec des réservoirs appropriés pour contenir cette eau chargée par un pompage direct dans la mer, d'autant qu'elle peut également être facilement évacuée par le biais de la manœuvre inverse du pompage. Cette dernière manière de lestage n'est d'ailleurs pas sans poser actuellement de très graves questions liées au transfert de plantes et d'animaux marins propres à certains milieux dans d'autres endroits où ils ont aujourd'hui tendance à devenir endémiques et très perturbateurs des équilibres écologiques, pour y manquer des prédateurs qu'ils connaissaient dans leurs lieux d'origine.

LES VAINES TENTATIVES DE RÉPRESSION DES DÉLESTAGES SAUVAGES

Le premier texte maritime français de quelque ampleur qu'était l'édit sur l'amirauté de mars 1584, ne dit pas un mot du lestage et du délestage des vaisseaux, alors qu'elle aborde, dans la cadre de la fonction de l'amiral accordée par Henri III au duc de Joyeuse, diverses autres questions en rapport avec la marine, mais sans suivre un véritable plan organisant cet ensemble qui reste assez disparate, au contraire des ordonnances qui avaient été faites dans les

9 Matt J. Gifford, *Everything is Ballast: An Examination of Ballast Related Practices and Ballast from the Emanuel Point Shipwrecks*, mémoire de master, University of West Florida, 2014, p. 16-28.

Pays-Bas sous contrôle de l'Espagne par les rois Charles Quint en 1540 et 1551, et par son successeur Philippe II en 1563.

Il fallut attendre l'ordonnance de 1629, connue sous le nom de Code Michau pour avoir été faite à l'initiative du chancelier Michel de Marillac, pour que son article 458, évoque enfin la question en ces termes : « Défendons pareillement aux maîtres et conducteurs des navires et vaisseaux au retour de leurs voyages, de descharger le lest de leurs navires, sur les rais et dans les ports et havres, sur peine de confiscation desdits vaisseaux, et des marchandises qui se trouveront dedans¹⁰. »

68

Cette interdiction fait partie des trente derniers articles de l'ordonnance spécialement consacrés à la matière maritime, à savoir des articles 430 à 460, qui terminaient un texte fait sous la forme d'une ordonnance générale pour réformer la police du royaume tout comme celles qui avaient émaillé le xvi^e siècle à la suite des différentes tenues des états généraux, c'est-à-dire traitant sans distinction de toutes les matières que l'on entendait réformer. En tout cas, les différentes cours souveraines de justice refusèrent d'enregistrer ce texte qui, malgré les réformes souvent utiles qui y étaient proposées, ne reçut jamais d'exécution, si ce n'est dans certaines de ses dispositions très particulières et donc, de façon limitée. Il reste que les pénalités portées contre les contrevenants y étaient fort sévères – confiscation des navires et de leur cargaison –, mais restèrent en fin de compte sans aucune application.

René-Josué Valin, dans son *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, remarque que des lettres patentes du 9 janvier 1640, ainsi qu'un règlement du duc de Vendôme du 1^{er} octobre 1660, qui reprenaient cette même sévérité des peines contre ceux qui contreviendraient aux règles prescrites pour le lestage et le délestage des navires, pas plus d'ailleurs que l'arrêt du Conseil du 24 janvier 1665, n'obtinrent pas de vrais résultats.

La situation fut dès lors telle que, comme le relève un autre arrêt du Conseil, en date du 9 mars 1670, « les grands vaisseaux qui abordoient auparavant avec facilité les ports et havres, n'y pouvoient plus rentrer, au préjudice du service de Sa Majesté et du commerce général du Royaume¹¹ ». Ce même arrêt du Conseil réglait alors en dix articles la manière de procéder au lestage et au délestage

10 *Ordonnance du Roy Louis XIII, Roy de France et de Navarre, Sur les plaintes et doléances faites par les Deputez des Estats de son Royaume, convoqués et assemblés en la ville de Paris en l'année 1614, et sur les avis donnés à sa Majesté par les assemblées des Notables, tenués à Rouën en l'année 1617, et à Paris en l'année 1626*, Toulouse, Arnaud Colomiez, 1633, p. 239.

11 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Légier, 1766, t. II, p. 509. Voir également « Code des armées navales », dans *Histoire générale de la Marine*, Amsterdam/Paris, Antoine Boudet, 1758, t. III, p. 67.

des vaisseaux, son exécution étant en outre renforcée non seulement d'une lourde peine pécuniaire, à savoir une amende de 2 000 livres, mais également de peines corporelles en cas de récidive¹², dont la juridiction était attribuée aux commissaires en fonction dans les provinces où se trouvaient des ports ordinaires, et aux intendants de marine pour les ports royaux.

Un autre règlement, en date du 6 octobre 1674, étendait aux ports et arsenaux de marine les mesures adoptées dans le règlement de 1670. L'article II du titre douzième de ce règlement disposait ainsi que :

Sa Majesté veut que les Intendants ou Commissaires généraux qui serviront dans les ports, s'appliquent particulièrement à conserver la profondeur dans les rades, entrées des rivières, ports, havres et retraites des vaisseaux, même à l'augmenter par tous les moyens praticables, soit avec des machines ou autrement.

L'article III qui le suit énonce par ailleurs que

le lest pouvant être utilement employé dans quelques-uns des ports qui servent de retraite aux vaisseaux de Sa Majesté, à l'établissement des chemins, à fortifier des digues et chaussées, et à élever des rivages pour se garantir d'inondations ; l'Intendant ou Commissaire général fera l'application de ce lest, comme il jugera à propos. Et il est fait défenses à toutes personnes d'enlever du lest, ou de s'en servir, que par l'ordre dudit Intendant ou Commissaire général.

Tandis que le dernier article de ce même titre commandait également de faire sonder « le fond des rades, entrées et abords, pour découvrir et reconnoître toutes les matières dures qui peuvent y avoir été laissées, comme ancres, roches et autres, et ils donneront leur ordre ensuite pour les faire retirer, ensorte que ces matières ne puissent faire courir aucun risque aux vaisseaux dans leur entrée ou leur séjour¹³ », mais aussi de baliser les routes d'entrée et de sortie pour assurer la sécurité des navires.

12 L'art. VIII de ce règlement dispose ainsi : « L'exécution du présent Règlement étant si importante, que par faute d'observation le commerce du Royaume en pourroit être notablement diminué, Sa Majesté veut que les contrevenans soient si sévèrement punis, que les exemples qui en seront faits puissent empêcher absolument la continuation des désordres qui se sont commis dans le passé ; et pour cet effet Sa Majesté ordonne que le procès soit fait et parfait ausdits Capitaines, Maîtres de navires, et à tous autres qui se trouveront avoir jetté ou fait jeter tout ou partie de leur lest et autres matières dans lesdites rades, bassins des ports, havres, canaux des rivières, ou autres canaux affluans dans lesdits bassins et havres, clandestinement ou de nuit, et sans les formalités prescrites par les articles ci-dessus, avec confiscation de leurs navires ou autres bâtimens, et iceux condamnés en deux mille livres d'amende pour la première fois, et en cas de récidive, à peine afflictive » (Repris du « Code des armées navales », dans *Histoire générale de la Marine*, op. cit., t. III, p. 32).

13 *Ibid.*, p. 69-70.

On peut pourtant constater qu'une mesure utile, malheureusement restée sans grand effet, prévoyait dans ce règlement la réutilisation possible des lests délaissés pour renforcer les digues ou réparer des chemins.

Les autorités publiques semblaient donc avoir depuis longtemps pris clairement conscience des difficultés que pouvaient faire naître de tels délestages que l'on peut qualifier de sauvages, d'autant que ces derniers étaient réalisés là où cela paraissait le plus facile aux maîtres des navires tant de commerce que de guerre. Il apparaît néanmoins encore une fois que de telles dispositions sont restées sans effet, à un tel point que, comme l'écrit Valin, elles furent même considérées comme ayant tacitement été révoquées¹⁴.

70 En 1664, Jean-Baptiste Colbert présentait cependant au roi son projet qui devait permettre à la France de parvenir à la suprématie militaire et navale « pour la gloire du roi et le bien de l'État¹⁵ ». Il s'agissait alors à ses yeux de favoriser la construction d'une vraie flotte de guerre, mais aussi de reconstituer une flotte marchande et pour cela, d'assurer le contrôle administratif et social des gens de mer¹⁶. Cette enquête générale commandée par Colbert avait pour but de constituer une base d'information préalable et nécessaire à la préparation et la rédaction de ce grand texte que fut l'ordonnance de la marine d'août 1681. À l'occasion de l'enquête menée en 1665 dans les ressorts des amirautés¹⁷, le pouvoir royal semble avoir été désormais tout à fait conscient qu'il était devenu urgent de régler la question relative aux accès nautiques des rivières, mais aussi des ports et havres du royaume, et donc, des mesures nécessaires à prendre au regard des délestages qui s'y faisaient, et de la nécessité de prendre toutes les mesures qu'il fallait pour faire cesser ces pratiques qui se révélaient souvent être très préjudiciables¹⁸.

14 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance*, op. cit., t. II, p. 510.

15 Jean Meyer, « Colbert », dans Henry Méchoulan & Joël Cornette (dir.), *L'État Classique (1652-1715). Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII^e siècle*, Paris, Vrin, 1996, p. 189-190.

16 Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle. Actes du colloque international de Lorient, 24-26 septembre 1998*, Rennes, PUR/UBS, 2000; Dominique Gaurier, « De la marine à rames à la marine à voiles », dans Jean-Pierre Beurrier, *Droits maritimes* [à paraître], Paris, Dalloz, section 3, 022.83.

17 Voir sur les enquêtes menées notamment sur le littoral atlantique, Martine Acerra et Thierry Sauzeau, « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 222, 2012, p. 105-109.

18 Michel Bochaca & Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007.

LA RÉORGANISATION EFFECTIVE DE L'INTERDICTION DU DÉLESTAGE ET DE LA RÉPRESSION
PAR L'ORDONNANCE DE LA MARINE DE 1681 ET DANS CELLE DE LA MARINE MILITAIRE
DE 1689

Huit années séparent ces deux textes. Le premier a été rédigé du vivant de Colbert, tandis que le second a été promulgué cinq années après sa mort survenue en 1683.

C'est ainsi que, comme résultat de ces enquêtes commandées par Colbert, on put enfin espérer voir régler par la voie législative, dans le titre IV du livre IV de l'ordonnance de la marine d'août 1681 et, plus tardivement donc, dans le livre XI, titre III de l'ordonnance de la marine militaire du 15 avril 1689, la question liée au lest des navires, en l'abordant cette fois-ci sous l'angle particulier du lestage et du délestage des navires de guerre.

Tout le monde n'ayant pas à portée de la main ces deux grands textes, nous pensons qu'il est d'abord nécessaire d'en citer intégralement les dispositions pour, par la suite, faire les observations qui seront nécessaires à leur propos.

Les huit articles repris du titre IV du livre IV de l'ordonnance de 1681 qui concerne la seule marine du commerce, sont les suivants :

Art. I : Tous capitaines ou maîtres de navires venant de la mer, seront tenus en faisant leur rapport aux Officiers de l'Amirauté, de déclarer la quantité du lest qu'ils auront à leur bord, à peine de vingt livres d'amende.

Art. II : Les Syndics et Echevins des villes et communautés seront tenus de désigner, et même de fournir si besoin est, les lieux ou emplacements nécessaires et suffisants pour recevoir le lest, ensorte qu'il ne puisse être emporté par la mer.

Art. III : Après le délestage des bâtimens, les Maîtres des bateaux ou gabares qui auront été employés, seront tenus, à peine de trois livres d'amende, de faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, de la qualité de tonneaux qui en auront été tirés.

Art. IV : Tous bâtimens embraquant ou déchargeant du lest, auront une voile qui tiendra au bord, tant du vaisseau que de la gabare, à peine de cinquante livres d'amende solidaire contre les maîtres des navires et gabares.

Art. V : Tous mariniers pourront être employés au lestage et délestage des vaisseaux, avec les gens de l'équipage.

Art. VI : Faisons défense à tous capitaines et maîtres de navires de jeter leur lest dans les ports, canaux, bassins et rades, à peine de 500 liv. d'amende pour la première fois, et de saisie et de confiscation de leur bâtimens en cas de récidive ; et aux délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés, à peine de punition corporelle.

Art. VII : Faisons aussi défense, sous pareille peine, aux capitaines et maîtres de navires de délester leurs bâtimens, et aux maîtres et patrons de gabare ou bateaux lesteurs, de travailler au lestage ou délestage d'aucuns vaisseaux pendant la nuit.

Art. VIII : Enjoignons au maître de quai de tenir la main à ce que le lestage ou délestage des vaisseaux soit fait conformément à la présente Ordonnance, à peine d'en répondre en son nom, et d'amende arbitraire¹⁹.

L'ordonnance de la marine militaire va quant à elle bien évidemment traiter des mesures concernant les seuls ports et arsenaux militaires, mais cependant sans vraie différence quant à l'esprit général des mesures adoptées quant au lestage et au délestage des navires militaires, dans le titre III de son livre XI, dans les huit articles dont voici de même les dispositions dans leur entier :

Art. I : Les Intendans de Marine établis à Toulon, Rochefort, Brest, le Havre, Dunkerque et autres lieux où il y aura des établissemens pour les vaisseaux de Sa Majesté, prendront connoissance du fait du lestage et delestage de tous les bâtimens qui mouilleront dans les Ports et les rades de leur résidence.

Art II : Tous Capitaines ou Maîtres de navires ou autres bâtimens venant de la mer, seront obligés de déclarer au Capitaine du port, la quantité de tonneaux de Lest qu'ils auront dans leur bord, à peine de vingt livres d'amende

Art. III : Les bateaux ou gabarres servant au lestage et delestage seront jaugés et marqués par les soins du Capitaine de Port, pour servir à vérifier les déclarations qui leur auront été faites par les Capitaines et Patrons.

Art. IV : Les lieux propres pour recevoir le lest et empêcher qu'il ne puisse être emporté par les vents et par les courans de la mer, dans les bassins des Ports et dans les canaux des rivières, seront réglés et marqués par les ordres des Intendans, et les Syndics et Echevins ou Consuls des Villes et Communautés seront obligés, en cas de besoin, de fournir les lieux et emplacements.

Art. V : Après le delestage des bâtimens, les Maîtres des bateaux ou gabarres qui y auront été employés, seront tenus, à peine de trois livres d'amende, de faire leur déclaration au Capitaine du Port, de la quantité de tonneaux qui en auront été tirés.

Art. VI : Les Capitaines ou Maîtres des bâtimens embarquant ou déchargeant du lest, auront soin de mettre une voile ou prélat²⁰ qui tiendra d'un côté au bord du vaisseau, et de l'autre, au bord du bateau ou gabarre, pour empêcher le

¹⁹ Cet ensemble a été repris du commentaire que Valin a fait de cette ordonnance ; René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance*, op. cit., t. II, p. 509-518.

²⁰ Il s'agit ici de ce que Charles Romme appelle un « prélat » ou en anglais *tar pawling*, qui est une toile goudronnée ainsi rendue moins pénétrable à l'eau et qui servait aussi à protéger les écouteilles et les panneaux d'un vaisseau ou des marchandises (Charles Romme, *Dictionnaire de la marine française*, op. cit., p. 464).

lest de tomber à l'eau, à peine de cinquante livres d'amende solidaire contre les Capitaines, les Maîtres ou Patrons des bâtimens et bateaux ou gabarres.

Art. VII: Fait Sa Majesté défense à tous Capitaines et Patrons de navires, et autres bâtimens, de délester sans en avoir auparavant averti le Capitaine de Port, et de jeter leur lest dans les Ports, canaux, bassins et rades, à peine de 500 livres d'amende pour la première fois, et de saisie et confiscation de leurs bâtimens en cas de récidive; et aux délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés, à peine de punition corporelle.

Art. VIII: Défend aussi Sa Majesté, sous pareilles peines, à tous Capitaines, Maîtres et Patrons, de délester leurs bâtimens, et aux Maîtres et Patrons de gabarres ou bateaux lesteurs, de travailler au lestage et delestage pendant la nuit.

Ces huit mêmes articles seront ainsi repris absolument sans aucun changement dans l'ordonnance concernant la marine (militaire) du 25 mars 1765, livre VI, titre XLIV, art. 646 à 652²¹.

À lire ces deux séries de huit articles chacune, on peut être frappé qu'hormis le changement opéré sur quelques termes et dans l'emplacement ou l'ordre de ces articles dans les deux textes, les dispositions y sont presque identiques et semblent presque avoir été reprises les unes des autres.

Il existe toutefois une différence qui est faite entre la marine commerciale et la marine militaire en rapport avec les agents en responsabilité dans les ports relativement au lestage et au délestage des navires. Dans les ports de commerce, ce sont les officiers de l'amirauté devant lesquels doivent être déclarés les lestages et délestages, tandis que, pour la marine militaire, ce sont les intendants de marine établis dans les ports royaux qui se trouvent à la même place. Les officiers des amirautés, à savoir des juridictions spécialisées ou d'attribution sur les matières qui relèvent de la seule marine de commerce, sont, ainsi que l'indique leur dénomination, des hommes qui ont acheté une charge de judicature, tandis que les intendants de marine sont des commissaires, c'est-à-dire des fonctionnaires de l'État, recrutés généralement parmi les maîtres de requêtes au conseil du roi et donc placés directement sous le contrôle du pouvoir central. L'apparition des intendants de marine installés dans les bases navales de Brest, Rochefort et Toulon, et ceux des ports de Dunkerque et du Havre que l'on pouvait tous considérer comme de véritables « proconsuls navals²² » ou de « proconsuls des ports²³ », pour reprendre des expressions qui reviennent sous la plume de Daniel Dessert, fit reculer le pouvoir et le contrôle des juridictions d'amirauté

21 *Ordonnance du Roy concernant la marine du 25 mars 1765*, Paris, De l'imprimerie royale, 1766, p. 177-178.

22 Daniel Dessert, *La Royale, vaisseaux et marin du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 40 sq.

23 *Id.*, *Colbert ou le Serpent venimeux*, Paris, éditions Complexe, 2000, p. 90.

à l'égard des ports militaires. En effet, ces intendants de marine étaient dotés de grands pouvoirs par leurs lettres de commission, à savoir d'un pouvoir général de gestion administrative et financière, d'un pouvoir réglementaire, notamment comme ici, pour assurer la police des ports au regard des lestages et délestages des vaisseaux, enfin un pouvoir juridictionnel et disciplinaire à l'égard des contrevenants pour assurer l'exécution des règlements pris. Tout cela contribua d'ailleurs fortement à distinguer plus nettement encore ce qui relevait des ports de la marine marchande et ce qui regardait les ports militaires.

C'est ainsi que les deux textes prévoient tout d'abord que les capitaines des navires devront déclarer tantôt aux officiers de l'amirauté (art. I de l'ordonnance de 1681), tantôt au capitaine de port (art. II de l'ordonnance de 1689) la quantité de lest qu'ils ont à leur bord sous peine de 20 livres d'amende.

74

Par ailleurs, là où l'ordonnance de 1681 parle du « maître de quai » dans son article VIII, l'ordonnance militaire de 1689, dans ses articles II et VII, parle donc du « capitaine du port » en exercice dans les ports militaires. Le maître de quai, tout autant que le capitaine du port, se voient commander de veiller à ce que le lestage et le délestage du navire soient faits conformément aux règles fixées dans la loi, sous peine d'en répondre et de pouvoir faire l'objet d'une peine d'amende. La fonction de ces deux personnages, si tant est que l'amiral n'ait pas commis d'autres personnes pour y veiller dans les ports marchands, est de porter plainte au regard de toutes les contraventions qu'il peut connaître et à dénoncer le contrevenant au procureur du roi de l'amirauté dans le ressort de laquelle se trouve le port, ou à l'intendant maritime sous la responsabilité duquel se trouve le port militaire. L'indication d'une peine « arbitraire » entend signifier qu'elle dépend alors du seul jugement de l'autorité à laquelle est soumis le maître de quai ou le capitaine du port.

Une modification a été également apportée quant aux peines destinées à frapper les capitaines ou patrons de navires qui procèdent à des délestages en dehors des zones affectées à cette opération. Le Code Michau et les différents arrêts du Conseil jusqu'à celui du 6 octobre 1670 prononçaient des peines d'une extrême sévérité contre les contrevenants, à savoir la confiscation du navire et de sa cargaison, outre une amende de 2 000 livres. La peine a été ramenée de façon plus raisonnable dans les deux ordonnances à une somme moindre, et donc sans doute plus efficace, à savoir 500 livres lorsque que le contrevenant a été pris pour la première fois, dès lors que le délestage a été fait en dehors des lieux destinés à cela, outre une punition corporelle contre les « délesteurs ». Ce n'était alors qu'en cas de récidive qu'ils se verraient confisquer leurs bâtiments solidairement avec les patrons des bateaux ou des gabarres qui avaient participé au lestage ou au délestage des navires (art. VI de l'ordonnance de 1681 et art. VII de l'ordonnance de 1689).

De même, les deux textes prévoient des amendes complémentaires, d'abord une amende de 3 livres contre tout patron de bateau ou de gabarre qui n'a pas déclaré au capitaine du port la quantité des tonneaux de lest débarqués (art. III de l'ordonnance de 1681 et art. V de l'ordonnance de 1689), puis une amende de 50 livres solidairement contre tout patron de navire et de bateau qui ont débarqué le lest sans prendre les précautions nécessaires en usant d'une toile goudronnée ou à défaut, d'une voile disposée entre les deux navires, pour éviter que le lest ne tombe dans la mer lors de son déchargement ou de son chargement (art. IV de l'ordonnance de 1681 et art. VI de l'ordonnance de 1689). Par ailleurs, ces déclarations doivent être faites sous serment, mais en sachant également que ces patrons de bateau ou de gabarre ne peuvent travailler qu'avec la permission du maître de quai qui signe cette permission et prélève les droits de lestage et de délestage. De plus, dans une disposition propre à l'ordonnance de 1689, ne peuvent être utilisés que les bateaux ou les gabarres enregistrées dans le port (art. III).

De même, les deux textes (art. II de l'ordonnance de 1681 et art. IV de l'ordonnance de 1689) prévoient que les syndics et échevins des villes peuvent être tenus de fournir des endroits appropriés pour procéder au délestage en cas de besoin.

L'article V des deux textes précise que tout matelot peut être employé au lestage et au délestage des navires avec les gens de l'équipage. C'est donc au patron du vaisseau de choisir les gens avec lesquels il entend travailler pour aider les gens de son équipage à procéder au délestage ou au lestage de son bâtiment.

Enfin, les deux textes prévoient une même interdiction du délestage de nuit (art. VII de l'ordonnance de 1681 et art. VIII de l'ordonnance de 1689). La justification de cette interdiction se fonde, comme le fait observer Valin sur l'article de l'ordonnance de 1681²⁴, sur le fait qu'il serait très probable que les « délesteurs » pussent alléger leur travail en jetant tout simplement à la mer le lest, dès lors qu'ils travaillent sans aucun témoin. Il est donc absolument nécessaire que de telles opérations soient effectuées en plein jour et devant témoins.

*

Même s'il faut bien prendre la mesure que les textes législatifs de l'Ancien Régime n'ont pas tous été aussi exactement et rigoureusement respectés qu'ils ont pu l'être plus tard à partir du Premier Empire avec le système de contrôle administratif beaucoup plus efficace mis en place par Napoléon I^{er}, il ne fait aucun doute que les contrôles alors mis en place avec ces textes ont déjà conduit

24 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance*, op. cit., t. II, p. 516.

à améliorer assez grandement une situation qui pouvait se révéler catastrophique pour les différents ports français tant du commerce que militaires.

Les opérations de lestage et de délestage furent de nouveau placées sous la surveillance des officiers de port par la loi du 9 août 1791, titre III, art. 1, reprise par le décret du 10 mars 1807 relatif à l'organisation des officiers de port, art. 11, qui prescrit qu'« à cet effet, [les officiers de port] assigneront à chaque bâtiment la place qui convient à ses opérations, l'y feront amarrer solidement, et surveilleront les lestages et délestages de manière qu'ils soient faits avec les précautions prescrites, pour empêcher les encombrements ou les dépôts hors des lieux à ce destinés²⁵ ».

En somme, on voit là être tout simplement reprise une mesure de bon sens qui avait été déjà mise en place sous l'Ancien Régime, dont le but était exactement le même : protéger les accès des ports en y évitant tout délestage qui serait susceptible de les encombrer.

76

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est aux ingénieurs des ponts et chaussées que revint dorénavant la tâche d'indiquer les lieux dans lesquels pourraient être déposés les lests déchargés, les officiers des ports devant simplement veiller à ce qu'ils y soient justement déposés selon la loi du 27 janvier 1876 modifiant l'article 13 du décret du 15 juillet 1854²⁶.

On peut noter que, de même, au XIX^e siècle, dans les ports anglais et irlandais, le lest pouvait être acheté auprès du capitaine d'un port et que le déchargement tant des pierres que des graviers ou du sable était fait sur le quai, mais devait aussitôt être transporté dans la zone appelée *ballast yard*, éventuellement, pour y être éventuellement revendus aux fins de lester un autre navire²⁷.

Comme cela a été souligné plus haut, le lest le plus utilisé aujourd'hui est celui de l'eau avec les nombreux et très importants inconvénients écologiques qui peuvent s'ensuivre, mais c'est là un tout autre sujet.

25 Jean-Baptiste Duvergier, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, réglemens, avis du Conseil d'État*, Paris, A. Guyot et Scribe, 1836, t. XVI, p. 109.

26 Arthur Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, Paris, Durand et Pédone-Lauriel, 1880, t. II, nb 552, p. 591.

27 James Daniel, *The Charges on Vessels at all the Ports, Sub-ports, and Creeks of Great Britain and Ireland et Islands thereof*, Aberdeen, John Clyne, 1843. Il passe en revue les réglementations en vigueur dans chaque port.

LEST ET PRATIQUES DE LESTAGE SUR LES NAVIRES
À DESTINATION DES ANTILLES : ÉTAT DES LIEUX ET
PERSPECTIVES DE RECHERCHE EN HISTOIRE ET EN
ARCHÉOLOGIE MARITIMES (FIN XVII^e-DÉBUT XIX^e SIÈCLE)

Jean-Sébastien Guibert
Université des Antilles (Martinique), EA 929 AIHP-GEODE

« Lest, f. m. c'est le fer, le plomb ou les pierres que l'on met dans le fond des vaisseaux pour faire équilibre avec les œuvres-mortes [...] Certain chargement, comme le vin, fait lest [...]. »

Encyclopédie méthodique marine, 1783¹.

La définition en exergue rappelle la distinction entre le lest à proprement parler et les éléments de chargement faisant office de lest : eau, vin et autres futailles. S'il semble pertinent de distinguer le lest des éléments du chargement du navire d'un point de vue typologique, il est évident que l'ensemble participe de manière fonctionnelle à la stabilité et à l'assise du navire. Si l'on suit la définition de l'*Encyclopédie de marine* nous pouvons malgré tout distinguer les éléments servant aux fonctions premières du lestage à savoir que « le plus grand poids se trouvant en bas, le centre de gravité du tout soit aussi le plus bas possible [...] pour qu'il y ait la plus grande stabilité possible ; car l'effet du lest est de faire porter la voile au navire² ». Ici, les pratiques de lestage doivent servir à la bonne marche du navire à la mer et au combat. Il doit s'accommoder d'une autre fonction de ces navires, celle d'assurer la survie des équipages et officiers pendant leurs campagnes par la présence de victuailles diverses et variées. Ces éléments tirés de l'*Encyclopédie de marine* concernent essentiellement les navires militaires dont les pratiques de lestage sont assez bien connues si l'on souhaite se pencher sur les sources imprimées ou d'archives. La documentation est beaucoup moins loquace pour la marine de commerce. De la même manière, le lestage doit servir à la bonne marche du navire mais il se trouve en concurrence, en plus des vivres embarqués pour les équipages, avec la présence plus ou moins

1 *Encyclopédie méthodique marine*, Paris, Panckoucke, 1783, t. II, p. 578,

2 *Ibid.*

importante de marchandises. La documentation est encore plus avare lorsqu'il s'agit de s'intéresser au lestage des navires de cabotage.

Comme dans de nombreux autres espaces, aucune étude sur le lest et les pratiques de lestage n'existe pour les Antilles. De ce fait, notre propos se contentera d'interroger la navigation atlantique vers les Antilles ainsi que le cabotage antillais du fait de notre intérêt pour cet espace géographique et de la documentation à notre disposition. Mais l'intérêt de l'angle de la navigation transatlantique permet aussi de mettre en évidence les contraintes liées aux différentes fonctions des navires en matière de chargement et de lestage. Dans cette perspective, il paraît important d'envisager les pratiques de lestage d'un point de vue fonctionnel et donc de prendre en compte le lest à proprement parler et les effets pondéreux inhérents à la navigation transatlantique (vivres et matériaux de construction) participant à l'objectif énoncé ci-dessus.

78

Les recherches de Guillaume Martins font date et permettent une mise à jour et un état des lieux des recherches de manière générale à travers les sources imprimées et un échantillon d'épaves mêlant ainsi une approche d'historien et d'archéologue³. Elles offrent un cadre théorique sans toutefois envisager l'apport des sources d'archives. Ces dernières offrent de manière pratique un niveau intermédiaire de connaissance entre les sources imprimées et les épaves. Cet article n'a pas la prétention de s'appuyer sur une documentation d'archives exhaustive, tant s'en faut, notamment pour la documentation issue de la marine militaire, mais de proposer à travers quelques études de cas des exemples précis. Si l'étude du lestage des navires en partance pour les Antilles n'a pas été abordée de manière particulière avec la documentation historique, il faut noter l'intérêt porté par les archéologues sous-marins pour ces vestiges qui sont parfois les seuls qui restent des navires naufragés aux Antilles, voire dans les dépotoirs portuaires. Les vestiges archéologiques offrent un élément de comparaison intéressant avec la documentation d'archive, cependant, rares sont les études pétrographiques ou métallographiques qui ont été réalisées sur ces éléments présents sur les quelques épaves identifiées aux Antilles.

Comme partout le délestage est censé être soumis à une réglementation stricte, comme partout pour gagner du temps, les marins de la marine marchande se débarrassent de l'encombrant lest sans forcément respecter les règles. Il s'agira à ce niveau d'essayer de poser les cadres de cette pratique aux Antilles.

Il semble justifié au regard des fonctions différentes des navires d'envisager les pratiques de lestage des navires en partance pour les Antilles en distinguant les

3 Guillaume Martins, *Les Pratiques de lestage du XVI^e au XIX^e siècle. Approche historique et archéologique*, 2 tomes, master 2 sous la direction d'Emmanuel Nantet et de Martin Galinier, université de Perpignan Via Domitia, 2018.

usages au sein de la marine militaire et de la marine marchande pour s'intéresser ensuite au problème que posent le lestage et le délestage dans les ports antillais. L'idée est de proposer plus qu'un état des lieux en matière de recherche des pistes possibles de développements ultérieurs en mêlant les recherches en histoire maritime et en archéologie sous-marine⁴.

LE LEST ET LES PRATIQUES DE LESTAGE VERS LES ANTILLES DANS LA MARINE MILITAIRE

Le lestage des navires militaires est d'une importance cruciale pour leur bonne marche mais surtout pour leur manœuvrabilité en cas de combat. Le lestage d'un vaisseau est en théorie prévu par les ingénieurs lors de la phase de conception et des calculs de déplacement et de stabilité⁵. Le vaisseau une fois lancé, cette responsabilité est confiée au plus ancien des lieutenants de vaisseau, le lieutenant en pied, officier chargé de l'arrimage quel que soit son grade⁶. Sur la *Renommée* commandée par Verdun de La Crenne entre 1777 et 1778 c'est M. de Sazaunet, enseigne qui fait office de lieutenant en pied⁷. Les journaux de bord de la plupart des navires de guerre accordent une part importante au lestage et à l'arrimage des vivres dans les cales. Ces informations sont détaillées au cours des différentes étapes de la préparation des navires avant leur campagne⁸. Certains proposent des plans détaillés de l'organisation du lestage.

Le journal de bord du vaisseau le *Borée* commandé en 1741 par le chevalier de Caylus indique quelques informations intéressantes. Il est alors en partance de Toulon pour la Martinique et Sainte-Lucie. Le tirant d'eau du vaisseau est pris suite à son carénage, puis sont embarquées « 32 barques de lest dont 4 barquées de boulets et 28 en pierres⁹ ». Le tirant d'eau du navire est pris avant et après le lestage. Le document indique aussi l'ajustement réalisé « mis à fond de cale de l'avant de l'archipompe 2 canons de 6 et 2 canons de 12 ; mis des pièces de 3 en cavalier depuis l'épontille de l'arrière de la cale jusqu'aux câbles¹⁰ ». Ces premiers

4 Il semble hors de portée à ce stade de vouloir comparer les pratiques de lestage dans l'espace atlantique avec d'autres espaces même si quelques éléments semblent pouvoir émerger.

5 Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, t. II, *Construction du vaisseau*, Grenoble, éditions des Quatre Seigneurs, 1974, p. 92.

6 *Ibid.*, p. 93.

7 AN, Marine, 4 JJ 144 F, n° 14 : journal de la frégate la *Renommée*, commandée par Verdun de La Crenne, Antilles, liste de l'état-major, 1777-1778.

8 La plupart de journaux de bord des navires de la Royale précisent la mesure du tirant d'eau au cours des différentes phases de chargement depuis le lestage jusqu'à l'avitaillement et parfois mentionnant les conséquences de l'armement sur celui-ci. Un des aspects importants est le calcul de la différence entre le tirant d'eau avant et le tirant d'eau arrière, une différence trop importante n'étant pas gage d'une bonne manœuvrabilité.

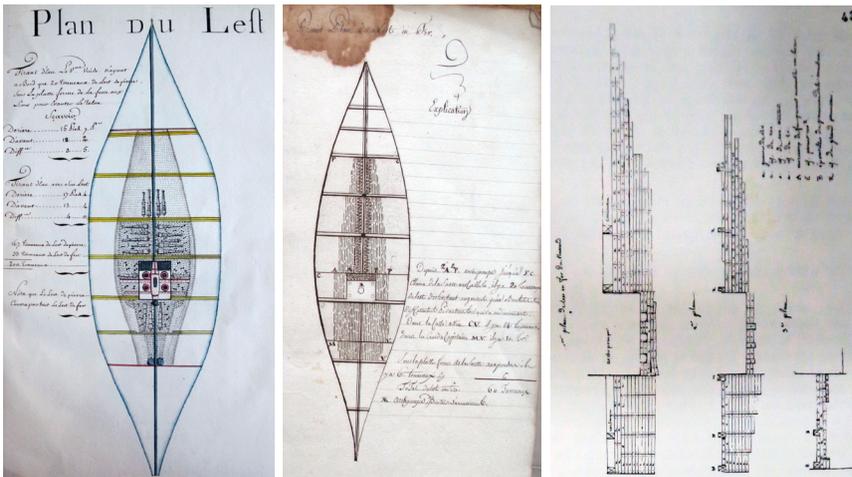
9 AN, Marine, 4 JJ 34, n° 4 bis : journal du vaisseau la *Borée* commandé par Caylus, de Toulon à la Martinique et à Sainte-Lucie, 1741, 27 décembre 1740.

10 *Ibid.*

éléments sont sûrement des canons de rebut mais ne sont pas indiqués comme tels. Ils sont associés à des pièces de 3, ici des tonneaux d'eau ou de vin. Le plus intéressant est ici de voir que ces éléments (canons et tonneaux) semblent servir à ajuster le lestage et sont placés après le lest en pierre et en boulet. Dans ce cas, le chargement des vivres ne rentre pas en ligne de compte dans le lestage du navire.

Le plan de chargement du vaisseau l'*Illustré* commandé par Dubois de La Motte au départ de Brest pour Saint-Domingue en 1751 présente un plan précis de l'organisation du lest (fig. 1) : 33 tonneaux de lest de fer sont disposés sous les 167 tonneaux de lest de pierre¹¹. Le lest de fer à en croire le plan du lest présente des boulets ramés et 17 canons disposés en fond de cale. La plupart des canons ne sont pas disposés en tête-bêche : 2 canons de 3 livres de sont situés de part et d'autre de l'archipompe et du puits à boulets le long d'une varangue de porque ; 10 canons devant le massif d'emplanture répartis de manière égale de part et d'autre de l'axe longitudinal 48 livres à bâbord, 48 livres à tribord. 4 autres canons dans la partie avant pour un total de 28 livres et enfin 3 canons de taille indéterminée peut-être de 18 livres si l'on en croit leur taille à l'arrière de l'archipompe 2 à bâbord, 1 à tribord. L'ensemble du lest permet de gagner 1 pied et 7 pouces à l'arrière et 1 pied et 2 pouces à l'avant et d'augmenter la différence de tirant d'eau entre l'avant et l'arrière de 5 pouces.

80



1. Évolution du lest en fer dans la marine à travers trois exemples de plan d'arrimage : vaisseau l'*Illustré* 1751, frégate l'*Amphitrite* 1771 ; brick le *Hussard* 1811.

À noter la présence de nombreux canons de rebut dans le cas de l'*Illustré*, la présence majoritaire de lest en fer dans le cas de l'*Amphitrite*. Enfin le cas du *Hussard* ne montre que le plan du lest sur le flanc tribord mais sur trois niveaux.

11 AN, Marine, 4 JJ 38 n° 28 : journal du vaisseau l'*Illustré* commandé par Dubois de La Motte, de Brest à Saint-Domingue, 1751, plan du lest.

Dans le cas de l'*Aquilon* commandé par de Cousage au départ de Brest pour la Martinique en 1752, il est possible d'apprécier les conséquences du chargement sur le tirant d'eau¹². Ici, le lest proprement dit n'est pas détaillé 18 tonneaux au milieu, peut-être le double avec tout le lest. Le chargement de la soute se fait par plan. Le lest est situé en dessous du premier et du second plan constitués de pièces de 2, 3 et 4 en eau et en vin, le troisième plan est presque exclusivement constitué de barriques d'aliments. L'ensemble se répartit longitudinalement en trois parties : cave du capitaine, cale à eau et cale à vin. La différence de tirant d'eau entre le navire avec tout son lest et le navire chargé en eau et nourriture est de 2 pieds et 8 pouces à l'avant et de 4 pieds et 6 pouces à l'avant réduisant ainsi la différence entre arrière et avant.

Tableau 1.

	Arrière	Avant	Différence
18 tonneaux de lest dans le milieu	13 p 1 p 6 l	9 p 11 p 0 l	3 p 2 p 6 l
Avec tout son lest	14 p 3 p 0 l	11 p 5 p 0 l	2 p 10 p 0 l
En mettant en rade de l'arrière	17 p 4 p 0 l	16 p 1 p 0 l	1 p 3 p 0 l
1 ^{er} plan	15 p 7 p	12 p 6 p	3 p 1 p
2 ^e plan	15 p 8 p	13 p 7 p	2 p 1 p
3 ^e plan	16 p 11 p	15 p 11 p	1 p 0 p

L'*Amphitrite* est une frégate armée à Brest en 1777 pour les Antilles. Elle est lestée de 60 tonneaux de fer et 26 tonneaux de lest de pierre. Le lest en fer est constitué « tant en gueuse qu'en boulets de différentes pesanteurs ». Il est réparti de la manière suivante : 20 tonneaux en avant de l'archipompe, 24 tonneaux dans la cale à vin de part et d'autre de l'archipompe et en arrière ; 10 tonneaux sous la cale à vin du capitaine et enfin six tonneaux sous la soute aux poudres (voir fig. 1). Par-dessus, vingt-six tonneaux de lest de pierre sont répartis sauf au niveau de la soute aux poudres¹³.

Cet exemple montre l'importance prise par le lest de fer sur le lest de pierre au cours du XVIII^e siècle et l'utilisation de plus en plus importante de gueuses dans le lestage des navires. Dans le premier cas présenté, celui de la *Borée*, il faut noter que le lest en fer est très minoritaire par rapport au lest en pierre. Il faut toutefois, nuancer ces comparaisons puisque l'*Amphitrite* est une frégate. Le détail de l'arrimage des liquides et aliments est dans ce cas précisé. Au final, le tirant d'eau à l'arrière est de 15 pieds 4 pouces et de 14 pieds à l'avant.

12 AN, Marine, 4 J1 34, n° 5 bis : journal du vaisseau l'*Aquilon* commandé par de Cousage, de Brest à la Martinique, plans d'arrimage.

13 AN, Marine, 3 J1 286, n° 5 : plan et journal de la frégate l'*Amphitrite* de Brest à la Martinique, plans d'arrimage.

Tableau 2.

	Arrière	Avant	Différence
Lège sans gouvernail	11 p 5 p 0 l	8 p 9 p 0 l	2 p 8 p 0 l
Lest de fer	12 p 6 p 6 l	9 p 0 p 6 l	3 p 6 p 0 l
Lest de pierre	12 p 9 p 0 l	9 p 3 p 6 l	3 p 5 p 6 l
Avec victuailles	15 p 4 p 0 l	14 p 0 p 0 l	1 p 4 p 0 l

82

La *Volontaire* est une frégate commandée par le capitaine de vaisseau Laurent armée pour la Guadeloupe au départ de Rochefort. Sa préparation commence le 5 thermidor an V (23 juillet 1797). Toutes les étapes de son arrimage sont accompagnées de la mesure de son tirant d'eau¹⁴. L'essentiel du lest est en fer est embarqué en six jours: « Il se montait à 1 997 gueuses de 100 livres pesant faisant 100 tonneaux à peu près. » Six autres jours sont nécessaires pour embarquer 30 tonneaux de lest en pierre. L'arrimage des liquides, victuailles et matériel prend ensuite près de deux mois et demi et s'achève le 20 brumaire (10 novembre). Le lestage à proprement parler modifie le tirant d'eau de 9 pouces (arrière) et de 1 pied 4 pouces (avant) les victuailles et le matériel modifie celui-ci de 2 pieds 10 pouces et 6 lignes (arrière) 3 pieds 5 pouces (avant). En plus de l'intérêt porté au tirant d'eau, le journal de bord indique la hauteur de la batterie à deux reprises.

Tableau 3.

	Arrière	Avant	Différence
Lège avec quelques éléments*	14 p 3 p 0 l	10 p 9 p 6 l	3 p 5 p 6 l
Lest de fer	15 p 0 p 6 l	11 p 6 p 6 l	3 p 6 p 0 l
Lest de pierre	15 p 2 p 6 l	12 p 1 p 0 l	3 p 1 p 6 l
Avec vin et eau*	15 p 9 p 0 l	14 p 6 p 0 l	1 p 3 p 0 l
Avec tout à bord	18 p 1 p 0 l	15 p 6 p 0 l	2 p 2 p 0 l

Ces quelques exemples permettent de mettre en évidence l'importance des liquides et des victuailles dans le lestage des navires de guerre. Dans la recherche du meilleur tirant d'eau, le lest proprement dit joue pour un tiers à la moitié; le restant est le résultat de l'arrimage des pièces à eau, à vin et des aliments. Ces différentes étapes augmentent le tirant d'eau des navires tout en réduisant la différence entre le tirant d'eau avant et arrière. L'objectif est de faire en sorte que le navire s'enfonce suffisamment dans l'eau pour naviguer mais aussi qu'il soit équilibré entre l'avant et l'arrière de manière à le rendre manœuvrant. Le lestage et l'arrimage sont donc complémentaires. Le lestage en fer et c'est logique est utilisé à proximité du centre de gravité du navire: l'archipompe sur lequel s'appuie l'emplanture du grand mât et dans la partie

14 AN, Marine, 4 JJ 144 H, n° 8: journal de la frégate la *Volontaire*, commandée par Laurent, de Rochefort à la Guyane, Guadeloupe, Antilles, 1797.



2. Photographie du chargement de pierres taillées du site de l'épave de la *France* (1824), passe de Pointe-à-Pitre (J.-S. Guibert, 2013)

arrière à celle-ci, et de manière moins massive à l'avant de celle-ci en suivant l'axe longitudinal du navire. On note aussi l'utilisation des gueuses en métal qui remplacent progressivement les éléments métalliques utilisés précédemment, puis l'ensemble du lest en pierre. Le cas du *Hussard* présente l'arrimage du lest quasi exclusivement constitué de gueuses en métal selon trois plans ou niveaux (fig. 2). Ces quelques exemples demandent à être complétés par une approche systématique : il pourrait être intéressant de comparer les pratiques de lestage selon les différentes unités, la répartition du lest dans les différentes cales en fonction de celles-ci ou d'interroger la systématisation de l'utilisation du lest en métal qui répond à des aspects pratiques et techniques. L'analyse précise des journaux de bord devrait aussi permettre d'apprécier l'évolution du lestage au cours des croisières, voire sur plusieurs campagnes.

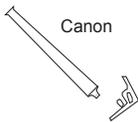
Seuls quelques exemples de navires militaires ont fait l'objet de fouilles archéologiques aux Antilles (hélas les données d'archives présentées ci-dessus ne sont pas en adéquation avec les recherches menées sur ces différents sites).

Parmi les exemples proposés ci-dessous la frégate la *Junon* perdue en 1780 à Saint-Vincent, la corvette le *Dragon* et le vaisseau le *Scipion* naufragés tous les deux en 1783 en République dominicaine ont été identifiés aux côtés d'autres épaves de navires militaires à la Guadeloupe et à la Martinique. Les opérations archéologiques ont été menées dans des cadres très différents et l'intérêt pour

le lest est très variable¹⁵. L'objectif est avant tout de dresser un état des lieux en ce qui concerne celles-ci. Au regard de ces recherches, il faut se contenter de ces exemples présentés de manière chronologique pour illustrer de manière partielle les pratiques de lestage de la marine militaire.

Le HMS *Raisnable*¹⁶ est un vaisseau de 64 canons naufragé au sud de la Martinique en 1762 au cours de la guerre de Sept Ans. Lors de l'attaque de la Martinique de janvier 1762 une partie de la flotte tente un débarquement dans le sud de l'île au Marin et à Sainte-Anne. Les batteries côtières sont bombardées et au cours d'une de ces attaques le HMS *Raisnable* s'échoue devant la pointe Dibuque. Le site a fait l'objet d'une opération de reconnaissance et d'un relevé en 1997. La zone centrale du site est constituée d'un empilement de gueuses de lest de fer, deux blocs compacts d'une seule épaisseur de 4 × 3,5 m et 4 × 2 m ont été référencés et indiqueraient un axe de l'épave nord-sud (fig. 3). Les saumons de lest en fer mesurent environ 92 × 17 × 17 cm. Il s'agit sans doute d'*iron pigs* de 3 pieds × 6 pouces × 6 pouces, pesant 320 livres ou 145 kilos¹⁷. L'orientation est-ouest de leur plus grand côté ne correspond pas à l'axe de l'épave, aux pratiques habituelles de lestage des navires militaires. Trois canons sont aussi localisés sur le site et ont été identifiés comme des canons de lest. Les archéologues ont estimé le nombre des gueuses à 324, soit environ 35 tonnes, auxquelles il faut ajouter les 3 tonnes des canons, soit environ 38 tonnes. La documentation consultée n'indique pas la présence de lest en pierre¹⁸. Si l'on compare avec les données recueillies en archives l'estimation d'une quarantaine de tonnes de lest en fer correspond avec les pratiques de l'époque dans la marine française, et si cette estimation est correcte le lestage en pierre complémentaire devait représenter 100 à 150 tonnes.

Le site étudié par David Johnson et Chuck Meide dans le port de Kingstown à Saint-Vincent pourrait être identifié comme la *Junon*, une frégate de trente-deux canons construite en 1778 naufragée au cours de l'ouragan d'octobre 1780 alors en mission d'approvisionnement de l'île depuis la Martinique. Dans le cadre de cette mission de reconnaissance aucun élément lié au lestage du navire n'a été mentionné mis à part la présence ponctuelle de galets de lest¹⁹.



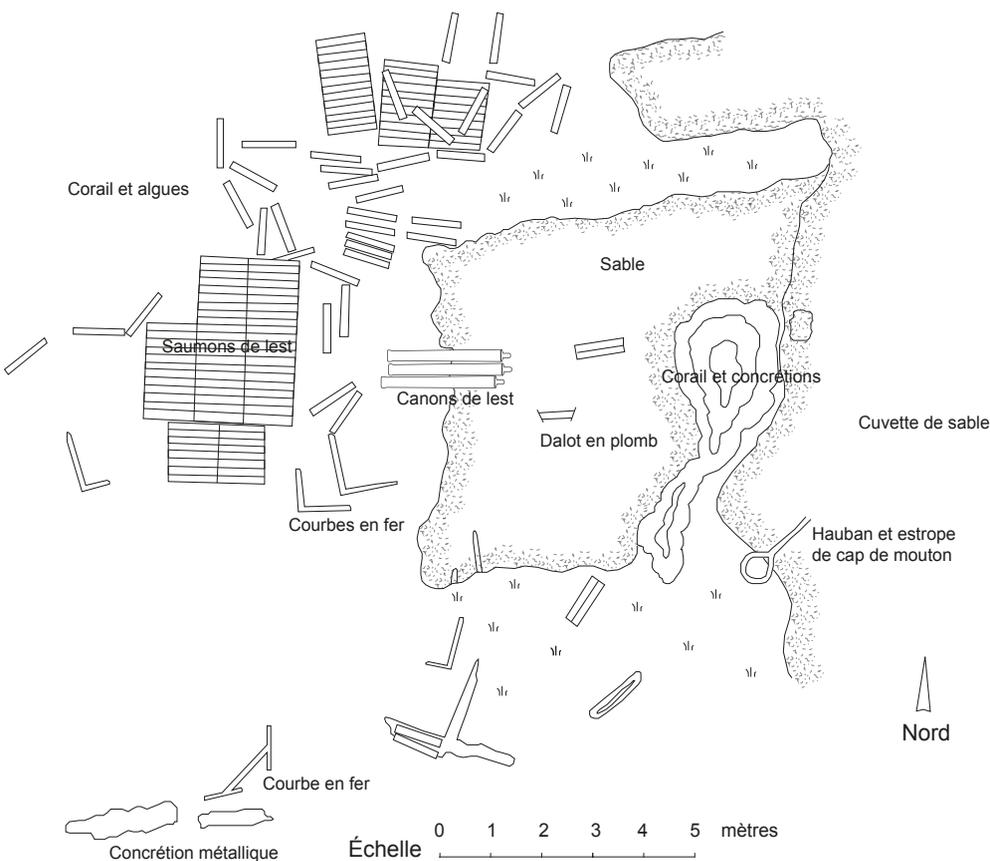
15 Depuis les fouilles réalisées par les compagnies de chasseurs de trésor comme celles sur le *Scipion* (République dominicaine) à la fouille pluri annuelle réalisée sur l'*Anémone* (Guadeloupe).

16 Il s'agit de l'ex-*Raisnable* perdu au cours d'un engagement dans le golfe de Gascogne en 1758 au cours de la guerre de Sept Ans et intégré à la Royal Navy.

17 Marc Guillaume, « Prospections dans la zone du Diamant à l'îlet Cabrits », 1997, p. 8-11 (rapport disponible au Drassm).

18 Ibid.

19 David A. Johnson & Chuck Meide, « In Soufriere's Shadow: An Introduction to an Historic Shipwreck in Kingstown Harbour, St. Vincent and the Grenadines », *Underwater Archaeology*, Society for Historical Archaeology, 1998, p. 79-87.



3. Plan du site du HMS *Raisonnable* (1762), pointe Dibuque, Sainte-Anne (Martinique) (M. Guillaume, 1997)

Le *Dragon* est un site en cours de fouille localisé dans l'anse de Buen Hombre à proximité de Monte Cristi sur la côte nord de la République dominicaine. Sûrement construit en Nouvelle-Angleterre dans les années 1770, pris aux Anglais en 1781, ce navire est radoubé et transformé en corvette au Croisic. Après une première mission en soutien aux *Insurgents* au cours de la guerre d'indépendance des Treize Colonies, la coque du navire est refondue à Boston suite à une voie d'eau importante. De retour en France, il est envoyé à Saint-Domingue en 1782 sous le commandement de Lespine pour y transmettre des ordres au gouverneur de la colonie. Forcé à s'échouer et devant la menace anglaise, il décide de saborder son navire²⁰. L'épave se matérialise par un tumulus

20 François Gendron, Simon Q. Spooner & Florence Prudhomme, « L'énigmatique Carron Wreck », *Pour la science*, n° 418, août 2012, p. 34-40; Florence Prudhomme, *Naviguer en temps de révolution : le chevalier de l'Espine (1759-1826), de l'Indépendance américaine au service de l'Autriche*, thèse sous la dir. d'Olivier Chaline, Sorbonne Université, 2019.

de lest concrétionné d'une longueur d'une dizaine de mètres et atteignant au maximum quatre mètres de hauteur entre le sommet des vestiges et le fond de la mer, il est visible depuis la membrure 18 jusqu'au milieu de l'épave²¹. Sous ce type de ballast ont été observés, du fait de la disparition de la coque et de la carlingue dans la partie arrière, plusieurs blocs de pierre quadrangulaires épousant la forme des vestiges disparus. Aucun élément de lest en métal n'a été mis en évidence²². Le lest est disposé dans la partie arrière du navire. On y distingue l'utilisation de différents types de lest en pierre, l'un amovible formant le tumulus, l'autre moins facilement, constitué de ces pierres quadrangulaires. On évalue de 75 à 90 tonnes le lest nécessaire pour ce type de navire. Il est difficile au regard des recherches réalisées jusqu'à présent d'établir la provenance du lest qui pourrait venir soit d'Amérique du Nord soit d'Europe du fait de l'histoire de ce navire.

86

Le *Cygne* est un brick naufragé en 1808 au large du Prêcheur en Martinique. Suite à un engagement victorieux contre des navires anglais au nord de l'île, faisant alors l'objet d'un blocus, la corvette très endommagée se dirige vers Saint-Pierre et s'échoue alors qu'elle subit un nouvel assaut. Le site a fait l'objet d'une fouille au début des années 1990. Dans la partie centrale du site une concrétion de 3 × 5 m incluant un canon identifié comme du lest et des gueuses de fer de 64 × 14 × 14 cm délimite au nord l'emplanture du mât²³. Les éléments de lestage relativement peu conservés n'ont pas fait l'objet d'une description plus détaillée. La monographie de Jean Boudriot n'apporte pas d'éléments complémentaires si ce n'est la comparaison intéressante mais contradictoire avec le *Hussard* (fig. 1) construit selon le même plan type, mais dont le lest est exclusivement composé de gueuses de métal de quatre types (150 livres, 100 livres, 100 livres courtes 50 livres) et des morceaux de fer répartis sur trois plans pour un total de 45 tonneaux²⁴.

La *Seine* est une corvette de charge sabordée à l'anse à la Barque en Guadeloupe en 1809, elle aussi dans le cadre du blocus anglais. Elle a fait l'objet d'une fouille sans que le lest ait été au centre des préoccupations. La fouille de l'emplanture

21 Simon Q. Spooner, *Shipwreck Taphonomy: A Study of Four Historic Wreck Formation Processes on the North Coast of the Dominican Republic from 1690-1829*, dissertation submitted to the University of Bristol, Faculty of Arts, Department of Archaeology, 2004, p. 297-298.

22 *Ibid.* p. 301.

23 Marc Guillaume, « Compte rendu de sondage archéologique sur l'épave du brick le *Cygne* », GRAN, 1991, p. 16, 30, 32 (rapport disponible au Drassm).

24 Jean Boudriot & Hubert Berti, *Brick de 24 Le Cygne de l'ingénieur Pestel (1806-1808) Monographie*, Paris, Ancre, p. 31-33. À propos du *Hussard* : « Le 18 février 1811 n'ayant à bord que 40 tonneaux de lest [...] Dans la campagne de 1810 on s'aperçut que le bâtiment ne portait pas bien la voile et n'était pas assez lesté en conséquence on embarqua depuis 5 tonneaux de lest en fer qui furent placés depuis la soute à biscuit jusqu'à la cloison avant de l'archipompe et 4 tonneaux sur 45 t 380 kg furent gardés pour lest volant. »

du grand mât a permis de mettre en évidence du lest en pierre qui n'a pas été étudié plus précisément²⁵. Cinq canons de calibre de 8 ont été retrouvés à proximité immédiate de l'archipompe, et donc juste derrière l'emplanture du grand mât. Ils sont orientés dans l'axe longitudinal de l'épave et sont sûrement des canons de lest, d'autant que l'un d'entre eux a la particularité d'avoir sa culasse désolidarisée, ce qui permet donc de l'identifier comme un canon de rebut. Leur localisation, juste derrière l'emplanture du grand mât, semble correspondre à celle de canons de lest.

La *Caravane* est une corvette naufragée sur les récifs de la pointe Macré sur la côte atlantique de la Martinique lors du cyclone d'octobre 1817 transportant alors des passagers de la Louisiane à la Martinique. Le site présente des amas de gueuses en fer qui ont été retrouvés de part et d'autre de l'empreinte de l'archipompe, des porques et de la carlingue²⁶.

L'*Anémone* est une goélette de la marine royale de la période de la Restauration servant de navire du Domaine à la Guadeloupe ; construite en 1823 à Bayonne, elle fait naufrage en septembre 1824 au cours d'un cyclone dans la baie des Saintes (Guadeloupe). L'*Anémone* présente un ensemble de gueuses de fer dans la partie centrale et arrière de l'épave. Celles-ci n'ont pas encore été fouillées mais sont visibles ponctuellement émergeant ci et là des sédiments. La documentation d'archives indique que ces unités étaient équipées exclusivement de 13 tonneaux de lest dont 11,5 de lest dormant et 1,5 de lest volant. Des galets ont été retrouvés dans le sondage de l'avant sans savoir si ces éléments font partie d'un apport de lest supplémentaire ou servant à l'arrimage de la cargaison²⁷.

Ces quelques cas montrent que le lest des navires militaires est un élément que l'on retrouve de manière quasi systématique sur les sites d'épaves de navire de guerre, c'est souvent un élément qui a permis la conservation des vestiges. Cet élément a fait l'objet d'études inégales en archéologie. Une perspective systématique et globale pourrait permettre, ne serait-ce qu'avec des moyens simples comme un examen visuel de caractériser cet élément (matériaux, taille, granulométrie, estimation quantité). Les différentes formes de lest mises en évidence dans la documentation d'archive apparaissent ici. Le site le plus ancien présenté ici, le cas du HMS *Raisnable*, possède une partie de son lest en

25 Pour un état des lieux sur ce site et sur la plupart des sites archéologiques sous-marins de Guadeloupe et de Martinique mentionnés dans cet article voir Jean-Sébastien Guibert, Max Guéroul, Marc Guillaume, Annie Bolle, Frédéric Leroy & Laurence Serra, « An Overview of Maritime Archaeological Research of the Colonial Period in French Antilles », *International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 48, n° 1, 2019, p. 123-150.

26 Marc Guillaume, « Compte rendu de la campagne de prospection du GRAN en Martinique », 1992, p. 11-13 (rapport disponible au Drassm).

27 Jean-Sébastien Guibert *et al.*, « Étude de l'épave de l'*Anémone* culture matérielle et construction navale d'une goélette de la Marine royale, 1823-1824 », rapport intermédiaire de fouille annuelle 2018, AAPA/UA, 2019, p. 67-68 (rapport disponible au Drassm).

fer. D'autres cas montrent une utilisation mixte comme ceux de la *Seine* ou du *Cygne*. Le cas du *Dragon* révèle une situation non documentée en archive, celle de l'utilisation de pierres de lest classiques et de pierres taillées dont les caractéristiques et les fonctions rappellent les gueuses métalliques. Enfin, le cas de l'*Anémone* indiquerait une utilisation exclusive du lest en fer.

LES PRATIQUES DE LESTAGE DES NAVIRES DE COMMERCE

88

Le lestage des navires de commerce au départ d'Europe est à peine présenté par Jean Boudriot qui préfère documenter l'arrimage des produits coloniaux au départ de Saint-Domingue plutôt qu'au départ de Bordeaux²⁸. On le comprend aisément vu la diversité des matériaux embarqués depuis l'Europe vers les Antilles. Aux Antilles, le lest des navires de commerce est en partie déchargé pour accueillir les denrées coloniales plus pondéreuses et plus volumineuses que les marchandises (produits manufacturés ou autres) venant d'Europe. Parmi ces dernières, une partie est constituée de matériaux de construction qui en raison de leur poids et leur densité participent aussi au lestage des navires.

La documentation sur le lestage des navires de commerce est quasi inexistante. Celle concernant le transport de matériaux de construction l'est un peu plus au XVIII^e siècle même si ces éléments échappent aux états de commerce sous l'appellation « marchandises sèches » sans pouvoir distinguer les très diverses marchandises qu'elles constituaient. Il est évident qu'entre le XVII^e et le XIX^e siècle les navires de commerce à destination de l'Amérique transportaient des matériaux de construction et des articles pondéreux.

Il est possible de questionner les rôles d'armement indiquant le tonnage des navires et leur tirant d'eau non chargés et chargés ne distinguant pas lest et marchandises²⁹. En moyenne, le chargement des navires du Havre à destination des Antilles modifie le tirant d'eau de 3 à 4,5 pieds (1763-1776). En moyenne de différence = 3,2 pieds; de 1,3 à 1,6 m (1825-1836). À cette période la moyenne de différence = 1,43 m. En moyenne, le chargement des navires de Nantes à destination des Antilles modifie le tirant d'eau de 3 à 7 pieds (1764-1776). En moyenne de différence = 5,2 pieds. On observe qu'en moyenne les navires de Nantes sont plus imposants 260 tonneaux contre 190 tonneaux pour Le Havre. De cette rapide tentative exploitation des registres d'armement des navires, il n'est guère possible d'aller au de-là de la logique implacable : plus les navires ont une taille imposante plus il est nécessaire qu'ils soient lestés et chargés.

28 Jean Boudriot, *Le Mercure, navire marchand (1730)*, Paris, J. Boudriot, 1991, p. 204-205.

29 Calcul basé sur un échantillon non représentatif d'une quinzaine de navires AD Seine maritime et AD Loire-Atlantique.

Quelques rares sources présentent le détail des marchandises comme cet état du chargement de trois navires expédiés aux îles françaises d'Amérique datant de 1757. La *Marie Rose* est un navire de 60 tonneaux chargé de 4 000 briques, de 200 planches et 5 042 livres de fer en barre. La *Julie* est un navire de 350 tonneaux destiné à Cap-Français, dans son chargement on compte 55 000 ardoises et 16 000 carreaux à côté de nombreuses marchandises sèches et vivres. L'*Olympiade* est un navire de 90 tonneaux aussi à destination de Cap-Français, il est chargé de 25 000 ardoises et de 12 000 carreaux³⁰. D'autres exemples concernent des navires de commerce étrangers arrivant à la Guadeloupe ou à la Martinique comme cet exemple de l'*Élisabeth* de 25 tonneaux provenant de Saint-Eustache en 1745 avec 6 milliers de briques et 36 barils de farine³¹ ou encore comme ceux venant des États-Unis pour lesquels les états de commerce indiquent la quantité d'« essentes, bois, merrains feuillards et briques » importée à Basse-Terre et Pointe-à-Pitre pour les années 1785, 1789, 1790 ou 1792³².

Le transport de ces matériaux est en revanche mentionné de manière plus précise au cours du XIX^e siècle. Ces éléments participent au lestage des navires au même titre que le lest en pierre. La valeur marchande de ces produits en faisait un lest particulier qui trouvait une seconde vie en tant que matériaux de construction aux Antilles.

La présence de lest sur les navires négriers semble acquise. Cependant, cet aspect est passé sous silence par Jean Boudriot dans sa monographie sur l'*Aurore*. Il mentionne la présence de lest sans plus de détail³³. La présence d'un peu moins de 600 barriques pour environ 140 000 litres sert à assurer le rôle du lest d'autant que les futailles vides sont remplies d'eau de mer au fur et à mesure du voyage. Cet élément sert finalement de ballast dans le sens actuel du terme. La *Sainte-Marthe* est un navire négrier de 140 tonneaux envoyé à la côte de Guinée puis aux îles d'Amérique en 1757, elle est donc destinée à la traite des Noirs, son chargement ne présente pas de matériaux de construction³⁴.

Enfin, il faut mentionner le lestage des navires de cabotage, nombreuses barques, bot, pirogues, ou goélette fréquentant les Antilles et assurant le transbordement et l'acheminement des marchandises des ports principaux aux villes secondaires et habitations littorales. Rares sont les mentions de leur lestage

30 AD Loire-Atlantique, C 726, n° 65, état du chargement des navires expédiés aux îles et colonies françaises de l'Amérique, janvier 1757.

31 ANOM Col., C7^A 15, fol. 111, état des bâtiments étrangers introduits à la Guadeloupe pendant l'année 1745, 12 août 1746.

32 ANOM Col., C7B 3, fol. 51; C7B 5, fol. 115-116; C7^A 84, fol. 5-6, 67.

33 Jean Boudriot, *Traite et navire négrier. L'Aurore, navire de 280 tx, 1784*, Paris, J. Boudriot, 1984, p. 35.

34 AD Loire-Atlantique, C 726, n° 65 : état du chargement des navires expédiés aux îles et colonies françaises de l'Amérique, janvier 1757.

mais il est acquis que de la même manière que ces navires et embarcations étaient lestés. On voit ponctuellement certains d'entre eux apparaître dans la documentation indiquant qu'ils sont sur leur lest ce qui signifie qu'en théorie, ils ne sont pas chargés de marchandises ou du moins pas officiellement...

Les épaves de navires de commerce identifiées et qui ont fait l'objet de recherche dans la Caraïbe sont rares. Aucun vestige de navire de navire négrier n'ayant été mis en évidence avec certitude aux Antilles, seuls sont présentés des sites à mettre en relation avec le commerce en droiture ou de cabotage. Ces épaves montrent des situations très diverses où les matériaux de construction sont représentés de manière importante.

90 L'épave non identifiée, appelée *Tile Wreck*, a été retrouvée dans la baie de Jicaquito, à l'est de celle de Monte Cristi au milieu des années 1980. Le naufrage de ce navire pourrait être le résultat d'un cyclone survenu entre 1696 et 1720 du fait de la localisation du site et du cadre chronologique du mobilier archéologique étudié³⁵. Des blocs de granite taillés de manière à s'agencer ensemble ont été retrouvés dans la partie centrale du site, juste derrière l'emplanture du mât principal. Ils étaient rangés côte à côte sur une seule épaisseur et situés par-dessus le vaigrage. De nombreux carreaux de terre cuite non vernissée ont été repérés à l'avant de l'emplanture du mât principal (dans une partie où les structures de l'épave ont disparu) signifiant qu'ils étaient disposés dans une autre partie de la cale du navire. Ces carreaux mesurent 15 × 15 × 3,5 cm et ont été rangés horizontalement et verticalement sur plusieurs niveaux, leur nombre est estimé à 2 000. Ces matériaux de construction ne proviennent pas des Antilles et, associés dans la cargaison de ce navire, ils pourraient indiquer un projet de construction spécifique³⁶.

L'épave non identifiée de la pointe Reader étudiée en 1991-1992 dans la baie de Saint-Ann au nord de la Jamaïque est sans doute celle d'un sloop nord-américain construit en Nouvelle-Angleterre engagé dans le commerce antillais de longue date quand il a été abandonné. Les vestiges n'ont pas été identifiés ni datés précisément mais il semble acquis que le navire a navigué à la fin du XVIII^e siècle entre l'Amérique du Nord et les Grandes Antilles³⁷. Dans ce cas, le lest est exclusivement composé de galets, aucun matériau de construction n'étant signalé. Le lest était situé sur dans la partie centrale de l'épave sur 7,6 × 3,6 × 0,46 m et évalué à un volume de 5,67 m³ ou 7 tonnes métriques.

35 Simon Q. Spooner, *Shipwreck Taphonomy*, *op. cit.*, p. 197-198.

36 *Ibid.*, p. 167-171.

37 Gregory D. Cook, *The Reader Point Vessel: Hull Analysis of an Eighteenth-Century Merchant Sloop Excavated in St. Ann's Bay Jamaica*, thèse, Master of Arts, Texas A&M University, 1997, p. 90-92.

Il était constitué de pierres de lest, de taille variable, du gravier au galet, de 5 à 38 cm de diamètre³⁸. Cet exemple est un rare cas où le lest a été étudié comme un élément à part entière de l'épave.

La *France*, un navire de Bordeaux à destination de Savannah (États-Unis), est essentiellement chargée de matériaux de construction. Elle quitte Bordeaux à destination des Antilles pour y faire relâche sans pour autant savoir si cet itinéraire était initialement prévu. À son départ de Pointe-à-Pitre le 6 juin 1824 elle fait naufrage : au cours des manœuvres d'appareillage dans la passe, une bouée cède dans un grain, le navire s'échoue sur un récif de corail situé de l'autre côté de la passe. Il est impossible de sauver ni le navire ni son chargement constitué de « 150 brasses de pavis de barsac et 7 000 carreaux³⁹ ».

C'est précisément ce chargement qui a permis de localiser les vestiges de ce navire de commerce en 2013. Des carreaux de terre cuite non vernissée ont été retrouvés nombreux et épars autour du site sans pouvoir évaluer leur quantité. Leur dimension est de 20 × 20 × 2 cm. Les pierres taillées ont été mises en évidence par-dessus les vestiges d'une partie de la coque, trois modules différents ont été répertoriés. Leur organisation indique un rangement spécifique lié au stockage en fond de cale⁴⁰, mais les pierres taillées semblent avoir glissé lors du naufrage et la partie de la coque qu'elles recouvraient semble plutôt correspondre à une partie d'un flanc plutôt que le fond de la coque. Il est à noter que du lest sous la forme de galets de silex a aussi été retrouvé en petite quantité. Mais l'état partiel des vestiges empêche toute proposition de reconstitution (fig. 3).

Le *Casimir* est un brick de 156 tonneaux de 30 m de long pour un tirant d'eau de 3,24 en charge. Il a été construit à Boulogne-sur-Mer en 1824 et a naufragé en 1829 sur les récifs de corail à 7 milles de Monte Cristi sur la côte nord de la République dominicaine, il est alors en route pour Cap-Haïtien (ex Cap-Français), chargé de 120 tonnes de marchandises diverses : vin, toiles, soierie, parfum et porcelaine. La fouille des vestiges a révélé la présence de matériaux de construction notamment des briques servant de lest ainsi que du verre à vitre, matériaux pourtant non mentionnés dans le registre d'entrées et sorties du Havre⁴¹. Sur la partie bâbord de l'épave, la seule restante, les briques

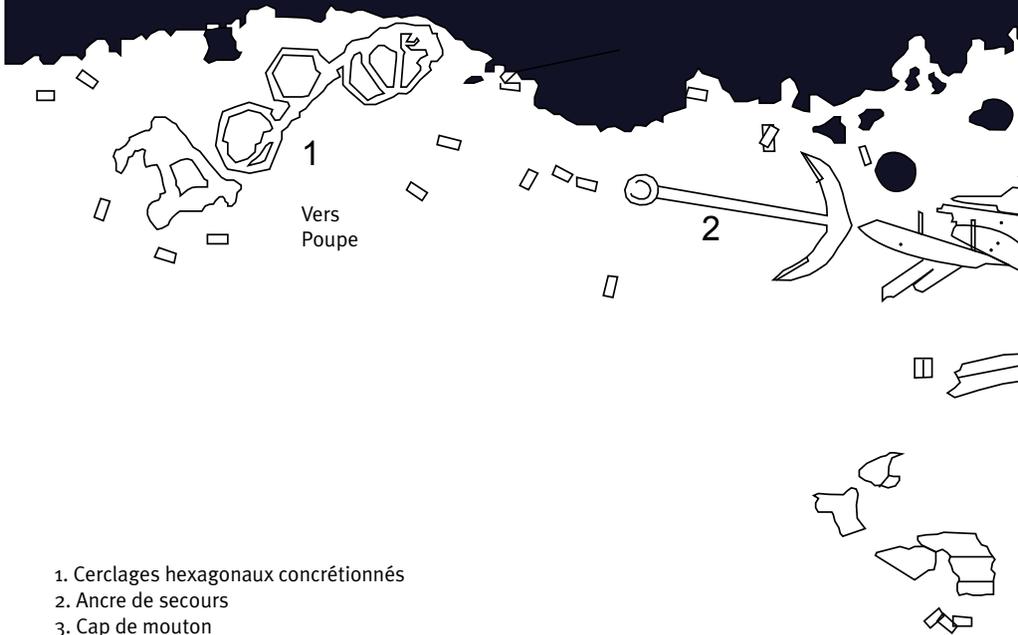
38 *Ibid.* p. 28.

39 ANOM, SG/GEN, 340/2135 : rapport du capitaine Gérard commandant le navire la *France* naufragé dans la passe de Pointe-à-Pitre, 4 octobre 1824.

40 Jean-Sébastien Guibert & Franck Bigot, « Navigation antillaise, Site de la passe de Pointe-à-Pitre PP1 (Guadeloupe), Rapport de sondages archéologiques sous-marins », AAPA / UA, 2013, p. 23-30 (rapport disponible au Drassm).

41 François Gendron, Florence Prudhomme et Simon Q. Spooner, « Fouilles de l'épave du "Parfumeur" », *Neptunia*, n° 252, décembre 2008, p. 56-63 ; « Identification de l'épave du "Parfumeur" », *Neptunia*, n° 253, avril 2009, p. 57-63.

4. Plan du site du Casimir (1829), Récifs du Parfum Wreck (République dominicaine) (S. Q. Spooner, 2009)



1. Cerclages hexagonaux concrétionnés
2. Ancre de secours
3. Cap de mouton
4. Vestiges du flanc bâbord
(a : quille ; b : bordé ; c : membrure)
5. Cargaison de briques en position originale
(en gris), dispersée après pillage (en blanc)

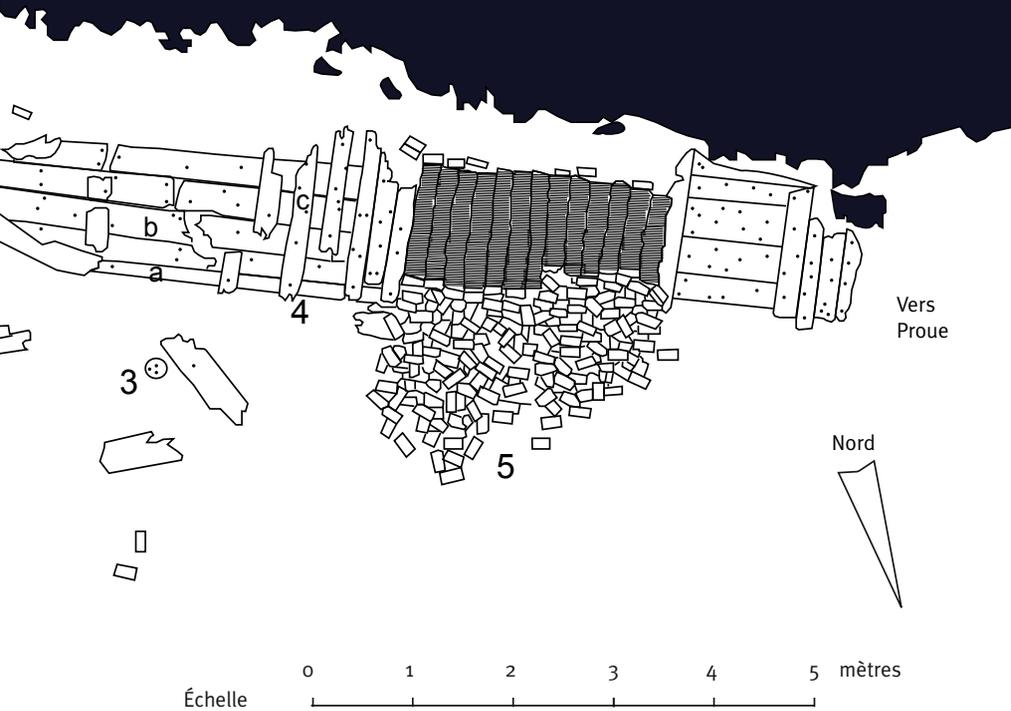
étaient rangées de manière à former une pile centrale mais de nombreuses autres ont été retrouvées éparses à trente mètres de distance du gisement principal (fig. 4)⁴². La documentation consultée n'indique pas les dimensions des briques mais montre leur arrimage cloisonné au-dessus de l'axe quille carlingue sans pour autant pouvoir établir à quel niveau longitudinal se situe cet ensemble. Malheureusement ce site a fait l'objet de pillages multiples et cet aspect de l'épave n'a pu être étudié plus précisément.

Enfin, pour finir cet aperçu des vestiges archéologiques de navires de commerce, il faut mentionner le seul cas de navire de cabotage identifié par aux Antilles⁴³, celui du *Pigwidgeon* perdu en avril 1856 sur les récifs de la caye

⁴² Simon Q. Spooner, *Shipwreck Taphonomy*, *op. cit.*, p. 381-382.

⁴³ Il faut noter que d'autres sites présentant des matériaux de construction ont été mis en évidence à la Martinique : l'épave de l'Anse l'Étang, celle de la Petite Anse du Diamant ou encore celle de l'Îlet Tartane ; d'autres comme celle de la pointe Batterie présente des

Barrière de corail



Moco au large de l'anse du Céron dans le sud de la Martinique. La goélette de 29 tonneaux est alors en route entre Sainte-Lucie et Saint-Pierre chargée de bois de Campêche lorsqu'elle se perd sur les récifs. L'équipage est sauvé ainsi qu'une partie de la cargaison. Les archéologues ont mentionné que le site est essentiellement constitué de matériaux de construction notamment de carreaux de terre cuite non vernissée de trois modules différents ($16 \times 16 \times 2,9$ cm ; $15 \times 15,5 \times 2,5$ cm ; $24 \times ? \times 2,4$ cm⁴⁴), peut-être de production locale. Cet élément présent aussi sur des navires de cabotage renvoie à son importance dans les pratiques de lestage qui semblent indissociables des échanges pour les navires de commerce aux Antilles.

gueuses de lest de deux modules pour un total évalué à cinq tonnes. Ces vestiges sont sûrement ceux d'épaves de caboteurs, pour l'instant non identifiés.

44 Marc Guillaume, « Prospections dans la zone du Diamant à l'îlet Cabrits », *op. cit.*, p. 24-25.

Ce panorama des recherches archéologiques en matière d'épaves de navires de commerce aux Antilles complète de manière intéressante le peu de données recueillies en archive. Il est donc d'autant plus important de porter une attention particulière au lest des épaves de navires de commerce que ces informations sont lacunaires en archive. La présence de matériaux de construction est attestée sur presque tous les sites étudiés montrant leur importance dans les trafics transatlantiques mais aussi dans les pratiques de lestage. Leur arrimage en fond de cale de manière cloisonnée et organisée est très intéressant et contraste avec les amas de lest à première vue en vrac. Il est à noter le peu de pierres de lest retrouvées lorsque des matériaux de construction sont localisés sur les sites d'épaves de navires de commerce, et inversement. D'autres épaves de navires de commerce présentant des éléments de leur chargement comme élément du lestage sont connues. Il faut mentionner celle du *Cato*, naufragée au large du Vauclin (Martinique) où un tumulus de charbon a été repéré⁴⁵. Le site n'a fait l'objet que d'une expertise sans envisager la présence éventuelle de lest sous le charbon. Plus récemment il faut noter l'étude en cours d'une épave non identifiée au large du Costa Rica où un amas de briques en très bon état de conservation a été retrouvé⁴⁶.

LES PRATIQUES DE LESTAGE ET DE DÉLESTAGE DANS LES PORTS ANTILLAIS

Dans le prolongement de ce qui a été envisagé ici, il semble que les activités liées au lestage dans les ports antillais puissent être envisagées pour la marine militaire et pour la marine marchande. Cependant une limite à cette perspective doit être signalée. En effet la pratique est courante pour des navires de commerce de transporter du matériel et des matériaux de construction pour l'état, c'est bien connu pour les armes et munitions régulièrement mentionnés transportés par le commerce⁴⁷. Les navires de la Royale transportent aussi régulièrement des matériaux au retour de l'Amérique comme c'est le cas du bois de Guyane chargé dans la colonie pour réaliser des affûts pour la marine ou encore l'embarquement de plomb provenant des Illinois transitant par la Louisiane comme lest sur la *Charente*⁴⁸ ou encore de bois de Campêche aussi embarqué en Louisiane sur

45 Marc Guillaume, « Martinique Rapport d'activités 1995 », GRAN, p. 14-15 (rapport disponible au Drassm).

46 Jeremy Borrelli et Lynn B. Harris, « Briks as Ballast: An Archaeological Investigation of a Shipwreck Site in Cahuita National Park, Costa Rica », ACUA Underwater Archaeology Proceedings, 2016, p. 9-16.

47 AD Loire-Atlantique, tarif pour évaluer en tonneau le poids ou l'encombrement des effets munitions et marchandises que le roi fait charger soit sur les bâtiments de sa majesté, soit sur ceux du commerce, 17 décembre 1787.

48 ANOM Col., C13^A 28, fol. 105 : lettre de Salmon au ministre mentionnant l'embarquement de lest provenant des Illinois, 20 juillet 1743.

les navires du roi chargés comme lest⁴⁹ ces marchandises bénéficiant d'une exonération du fret. Il existe donc bien une porosité en matière de transport de matériaux pondéreux entre le monde du commerce et de la marine.

Lestage et délestage : le cas de la marine militaire

On voit en effet que dans la pratique, le lestage des navires militaires peut évoluer au gré de ses campagnes. Au fur et à mesure de la campagne et au gré de l'évolution du chargement en vivre le tirant d'eau des navires change. Jean Boudriot comme d'autres auteurs indiquent le remplacement de l'eau douce par de l'eau de mer pour conserver l'assiette du navire. Ainsi les officiers sont-ils chargés de vérifier régulièrement le tirant d'eau des vaisseaux au cours de leurs campagnes. C'est le cas très régulièrement sur la *Renommée* commandée par Verdun de La Crenne en mission à Saint-Domingue entre 1777 et 1778⁵⁰, ou plus ponctuellement comme pour la frégate non identifiée commandée par Bertrand en 1795 pour laquelle les mesures de tirant d'eau sont prises à la principale escale⁵¹. Le journal de la frégate la *Volontaire* indique l'évolution de son tirant d'eau à deux reprises mais étonnamment pas après la réorganisation de son arrimage à la Guadeloupe à Basse-Terre. En plein blocus anglais l'ensemble de la frégate est vidé pour réparer sa cale et la calfater sa coque, la farine gâtée et le biscuit pourri sont jetés à la mer⁵².

D'autres travaux de délestage peuvent avoir lieu pour servir à l'entretien ou aux réparations des navires militaires pendant leur présence aux Antilles. Lors de la condamnation du *Triton* à Fort-Royal en 1720 le navire est déchargé, démâté et complètement délesté⁵³. Lors de la campagne de la *Flore* commandée par Verdun de La Crenne entre 1771 et 1774, une campagne relativement longue si on la compare à la moyenne, Fort Royal de la Martinique sert de point de ralliement pendant sa croisière aux Antilles. Après l'échouement de la *Flore* à Antigua il est décidé de revenir à Fort-Royal pour réparer. Le navire est abattu en

49 ANOM Col., C13^A 39, fol. 213, envoi de l'état des marchandises chargées à fret sur la flûte le *Messenger*, 16 avril 1756; fol. 232 : lettre du gouverneur de Billouart au sujet de l'affaire opposant Beltremieux et Ruïs au sujet d'une cargaison de bois de campêche chargé comme lest sur la flûte du roi le *Rhinocéros*, juillet 1756.

50 AN, Marine, 4 JJ 144 F 14 : journal de la frégate la *Renommée* commandant Verdun de La Crenne, Antilles (1777-1778), 7 février 1778, 23 février 1778, 7 et 9 mars 1778, 5 et 29 avril 1778, 8 mai 1778, etc.

51 AN, Marine, 4 JJ 144 H 6 : journal d'une frégate non dénommée, commandant Bertrand, Guadeloupe et retour en France par Saint-Domingue (1795) [2 cahiers], 21 thermidor an IV et 27 frimaire an V (8 août 1795 et 17 décembre 1796).

52 AN, Marine, 4 JJ 144 H 8 : journal de la frégate la *Volontaire*, commandant Laurent, de Rochefort à la Guyane, Guadeloupe, Antilles et retour (1797) 12 ventôse an V (2 mars 1797). Ce journal mentionne l'arrivée de Desfourneaux en remplacement de V. Hugues.

53 ANOM Col., C8^A 27, fol. 28 : lettre de Feuquières et de Besnard à propos de la condamnation du *Triton*, 20 avril 1720.

carène : « Le 12 mars les canons sont mis à terre, le 13 ils sont disposés en grillage pour abattre la frégate par le grand mât et une gabarre à machines pour le mât de misaine ; le 14 travaillé à sortir les pièces de la cale ; le 15 travaillé au délestage, le 16 posé les franfunins⁵⁴ aux deux bas-mâts ; le 17 abattu la frégate sur bâbord et trouvé toute la fausse quille emportée, 10 pieds du brion en morceaux, l'écart du milieu de la quille emporté. » Après une quinzaine de jours de réparation et d'entretien les 20 tonneaux de lest de fer sont réembarqués puis c'est au tour du lest de pierre non estimé⁵⁵. En plus de montrer la capacité de l'arsenal de Fort-Royal à réparer un incident relativement grave assez rapidement et sans problème d'avitaillement, le cas de la *Flore* indique le travail de débarquement et de réembarquement du lest lors des travaux de réparation, peut-être qu'en partie, du fait notamment de la rapidité de l'exécution des tâches. La présence d'un parc à lest dans la base militaire du fort Saint-Louis dans le Cul-de-Sac de Fort-Royal est attestée à la fin du XVIII^e siècle : un amas de lest est la disposition pour les navires du roi⁵⁶, ce qui indique la possibilité d'adapter le lest des navires de la Royale de passage même si ces éléments restent à confirmer par d'autres exemples et des recherches plus systématiques.

Lest et délestage au commerce : un poison portuaire ?

Le rôle des amirautés est bien connu pour ses différents rôles de contrôle des activités maritimes et ce dès avant l'ordonnance de la marine de 1681. Cet acte fondateur de l'implication monarchique dans les affaires du commerce stipule aussi les prérogatives en matière de lestage et de délestage. Les enjeux sont doubles : ils concernent aussi bien l'objectif de maintenir opérationnel et accessible les ports en évitant l'encombrement de leur fond par des rejets de lest, mais aussi celui de percevoir des droits sur ces pratiques.

Si l'on considère la topographie des espaces portuaires de la Guadeloupe et de la Martinique le problème du délestage se pose en réalité pour ports de la seconde génération en eau peu profonde comme ceux de Fort-Royal et de Pointe-à-Pitre. La pratique du délestage n'est pas vraiment gênante pour les rades foraines en eau profonde de la première phase de la colonisation telles celles de Saint-Pierre ou de Basse-Terre⁵⁷.

54 En fait « franc-funin » ou « franc-filin ». Tout filin propre à faire des appareils de force comme pour hâler des vaisseaux sur une cale de construction ; pour caréner ; mâter ; embarquer des canons... voir *Encyclopédie méthodique marine*, op. cit.

55 AN, Marine, 4 JJ 144 F 8 : journal nautique de la *Flore*, commandant Verdun de La Crenne (1771-1774), mars 1772.

56 Boris Lesueur, « L'arsenal introuvable : Fort-Royal (XVII^e-XVIII^e s.) », dans Jean-Sébastien Guibert & Boris Lesueur, *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, Paris, L'Harmattan, 2019, p. 81-96.

57 Voir à ce propos Anne Pérotin Dumon, *La Ville aux îles. La ville dans l'île Basse-Terre et Pointe-à-Pitre (1650-1820)*, Paris, Karthala, 2000 ; Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer*

Fort-Royal est un cas d'école, il résulte d'une volonté administrative et royale d'établir un port et une ville nouvelle dans les années 1680 dans un site répulsif⁵⁸. Le problème le plus important est celui du comblement du port mentionné dès 1683 et qui nécessite des travaux réguliers. Il est lié en grande partie à l'érosion des pentes dans les ravines dont les écoulements se jettent dans le carénage et le remplissent pendant la saison des pluies mais aussi au délestage des navires : « Nous ne voyons rien de plus important pour le Fort-Royal que la conservation du port qui se perd par le peu de soin qu'on prend d'empêcher que les navires ne déchargent leur lest dans le port⁵⁹. » Cet argument est repris en 1691 pour obtenir que le roi y nomme un capitaine de port⁶⁰. À un peu plus d'un demi-siècle de décalage, la question se pose aussi à la Guadeloupe suite à la création de la ville portuaire de Pointe-à-Pitre. Dans la perspective de l'établissement d'une seconde amirauté au lendemain de la guerre de Sept Ans et en plein débat sur la mise en place de l'exclusif mitigé l'intendant de la Guadeloupe Peynier insiste sur les avantages que représente le port naturel du Morne renfermé ou Pointe-à-Pitre. Il rappelle que la création d'un nouveau siège d'amirauté est plus que nécessaire pour de nombreuses raisons mais aussi pour que « les officiers de justice royale et d'amirauté [...] donnant leurs soins et leur attention à la perfection de ce nouvel établissement [...] à l'entretien du port, des cales des bords de la mer [...] à tout ce qu'exige la police civile et de navigation⁶¹ ». La question du délestage n'est certes pas centrale ici mais contraste avec l'absence de sources similaires pour Basse-Terre ou Saint-Pierre. Cette prise en considération des spécificités des ports de la seconde génération est similaire à Fort-Royal et à Pointe-à-Pitre où les demandes de machines à curer sont récurrentes pendant toute la période du XVIII^e siècle.

Ces éléments rappellent les rôles du maître de quai dans les ports commerciaux ainsi que celui du capitaine de port dans les ports militaires. On s'attend à retrouver dans la documentation administrative des éléments concernant ces prérogatives dans les ports antillais. Cependant les papiers des amirautés de la Guadeloupe et de la Martinique ne mentionnent pas de recettes dans les comptes du receveur de l'amiral pour le délestage et le lestage. Les seules lignes concernent les congés, les épaves, les droits d'ancrage. Pourtant si l'on considère

océan de papiers Naufrage risque et fait maritime à la Guadeloupe mi XVII^e-mi-XIX^e siècle, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, à paraître 2019.

58 Jean-Sébastien Guibert, « Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVII^e-XIX^e siècle) » dans Sylviane Llinares & Guy Saupin (dir.), *Ports nouveaux. La création portuaire de la fin du Moyen Âge à aujourd'hui*, Rennes, PUR, 2019.

59 ANOM Col., C8^A 3, fol. 284 : mémoire sur les fortifications du Fort-Royal de Blénac, 13 février 1683.

60 ANOM Col., C8^A 6, fol. 324 : mémoire de Dumaitz de Goimpy, 16 février 1691.

61 ANOM Col., C7^A 25, fol. 56-60 : observations de Président de Peynier sur la nécessité d'établir un siège d'amirauté à Pointe-à-Pitre, 8 mars 1765.

le rapport de l'intendant Peynier en 1765, il rappelle que les officiers d'amirauté ont pour prérogatives « l'inspection sur les ports marchands la police des quais, digues jetées et doivent veiller à ce que les ports et rades soient conservés dans leur profondeur » en s'appuyant sur l'ordonnance de la marine et en rajoutant « c'est l'esprit de l'article 7 du titre de la compétence des juges de l'amirauté »⁶². En 1806 une ordonnance rappelle d'ailleurs que les droits d'ancrage regroupent à la Guadeloupe l'ancrage, le pilotage, les frais d'interprète et la visite sanitaire⁶³, ces droits perçus par les amirautés au XVIII^e siècle, le sont désormais par l'État. Quelques autres ordonnances rappellent que ces prérogatives sont celles du capitaine de port : en 1772 le lestage et le délestage sont placés sous la surveillance du capitaine de port⁶⁴ ; un arrêté plus tardif concernant la police des ports et rades et autres dispositions de police maritime indique :

Art XVI. Le capitaine du port indiquera aux bâtiments français et étrangers les lieux et l'air de vent où ils doivent se placer ; veillera à ce qu'ils conservent la place assignée et dirigera le lestage et délestage sans que les capitaines puissent se soustraire à cette inspection.

Art XVII. Nul ne pourra chauffer ni caréner sans la permission du capitaine de port qui indiquera les pourtours et lieux proposés à cette opération. Il désignera les pourtours de la côte, où l'on pourra échouer les navires condamnés⁶⁵.

La pratique du délestage portuaire a été documentée de manière originale et ponctuelle par l'archéologie dans le cadre de l'opération Gouyer-Doban' visant à identifier la nature d'un gisement archéologique en rade de Saint-Pierre entre 2011 et 2013. En plus de très nombreuses terres cuites architecturales tuiles à crochet, briques rouges et briques à pâte brune⁶⁶ le site étudié a révélé des niveaux en place de pierres et de galets de lest qui pourrait indiquer des délestages successifs. Les matériaux lithiques sont en fait variés et abondants, ce sont en grande partie des pierres allochtones et donc à du lest. L'opération a permis de mettre en évidence différents types pierres de lest de différents modules du gravier au galet, de différentes natures (calcédoine, silex brun, noir, calcaire blanc à silex, roche crayeuse, granite, schiste) dont la plupart sont d'origine allochtone. Cinq niveaux de lest sont observables sur une épaisseur

⁶² *Ibid.*

⁶³ ANOM Col., C7^A 71, fol. 168 : arrêté portant un nouveau tarif du droit d'ancrage, 25 janvier 1806. Ces mesures doivent faire suite à la restructuration de l'administration de la marine aux colonies suite à la suppression des amirautés en 1791.

⁶⁴ ANOM Col., C8^A 71, fol. 182 : ordonnance de Nozières et Tascher concernant la police générale des ports et rades des îles du Vent, 18 avril 1772.

⁶⁵ ANOM Col., C7^A 78, non folioté : arrêté concernant la police des ports et rades et autres dispositions de la police maritime par Ernouf et Lescallier, 25 thermidor an XI (13 août 1803).

⁶⁶ Laurence Serra *et al.*, « Zone de dépotoir portuaire de la rade de Saint-Pierre, Doban 1780-1860, campagne 2012, p. Arkaeos / LA3M », 2013, p. 57 (rapport disponible au Drassm).

de 60 à 80 cm notamment dans les sondages C₁, C₃ et C₅. Une partie du site pourrait correspondre à une zone de délestage⁶⁷ sans savoir s'il s'agit d'une zone de délestage sauvage ou non.

Visite et contre-visite des navires de commerce

Dans la pratique les amirautés des Antilles sont aussi tenues de visiter les navires de commerce à deux reprises : à leur arrivée et avant leur chargement. La première visite consiste plus en une déclaration du capitaine visant à signaler les avaries et fortunes de mer ainsi qu'à vérifier que les marchandises transportées soient autorisées. La seconde visite nous intéresse plus ici puisqu'elle a pour but de vérifier l'état de navigabilité du navire avant son chargement de retour. Les officiers d'amirauté accompagnés de capitaine(s) et de charpentier(s) d'autres navires de commerce présents en rade sont censés vérifier si les structures internes du navire sont en état pour supporter un nouveau voyage transatlantique. La question est de savoir si les navires peuvent être visités en ayant encore leur lest de chargé. Les exemples de procès-verbaux de visite de navires se concentrent sur l'état des membrures du bordé et la capacité des navires à recevoir leur charge « tant en fonds de cale qu'en ses dehors, agrès et appareils⁶⁸ » ou visiter « de l'avant en arrière du dehors en dedans et avoir percé et tillé [?] la membrure de distance en distance ainsi que toutes les pièces principales »⁶⁹. Il paraît évident que ces visites ont lieu alors que le navire est vide de marchandises et a été délesté de la partie de son lest inutile pour son retour. Il doit vraisemblablement rester une partie du lest lors de ces visites. Parfois une troisième visite peut avoir lieu pour vérifier l'arrimage et la présence de suffisamment de vivres pour la subsistance de l'équipage pour le voyage retour. Quoi qu'il en soit, il est évident que le lestage comme l'arrimage sont placés sous l'autorité du capitaine. À l'article 7 des ordres et instructions du capitaine du *Comte de Valence* il est spécifié que « Monsieur Fabre donnera toutes ses attentions à ce que l'arrimage se fasse avec le plus grand soin afin de se perdre le moins de place qu'il se pourra⁷⁰ ». Même si ici les consignes portent sur le chargement des marchandises du retour et pas du lest, le chargement du navire est placé sous sa responsabilité.

67 *Ibid.* p. 82.

68 AD Seine-Maritime, 216 BP 354 : cahier d'expédition du navire nommé la *Catherine* du Havre extrait des registres du greffe de l'amirauté de Guadeloupe, 16 janvier 1769.

69 AD Gironde, 7 B 1679 : procès-verbal de visite de charge du navire le *Comte de Valence*, 30 septembre 1789. Ce document est extrait d'un dossier concernant le naufrage de ce navire sur les Cayes d'Argent (au nord de l'actuel République dominicaine) à son retour de Saint-Domingue.

70 AD Gironde, 7 B 1679 : ordres ou instructions pour M. Fabre commandant le navire le *Comte de Valence*, 20 juin 1789

Il faut noter en parallèle l'importance de la réutilisation de lest dans les ports et villes antillaises. Ce qui pourrait en partie expliquer que l'administration coloniale n'ait pas cherché à cadrer le délestage plus que cela. Les matériaux de construction étaient couramment vendus aux XVIII^e et XIX^e siècles comme l'indiquent les annonces régulières de ventes de tuiles, de carreaux ou encore d'ardoises dans les gazettes locales.

À Cap-Français (désormais Cap-Haïtien) l'utilisation de lest pour la construction des quais ainsi que dans l'architecture est connue⁷¹. L'utilisation de ces matériaux de construction est attestée en Guadeloupe dans l'habitat privé notamment à Basse-Terre au XVIII^e siècle. De nombreuses maisons de Basse-Terre sont dotées de carreaux de terre cuite provenant de France. Les principaux lieux d'approvisionnement sont la Provence (Marseille et Aubagne) et la Normandie⁷²; d'autres exemples montrent l'utilisation de carreaux importés comme les canalisations et les bassins du lavoir de l'école religieuse de Basse-Terre. Ces structures sont datées de la seconde moitié du XIX^e siècle⁷³. Ce type de matériaux a été mis en évidence dans d'autres contextes comme sur le site de la poterie Fidelin de Terre-de-Bas, aux Saintes⁷⁴, sans toutefois qu'il en soit fait une étude spécifique. Dans ce cas ce sont les parties latérales du grand bâtiment, considéré comme un atelier magasin, où étaient disposés les tours qui sont carrelées. Il n'est pas exclu dans ce cas que les carreaux soient issus de la production de la poterie elle-même. D'autres centres de productions que ceux du sud de la France ont sûrement pu alimenter les Antilles. Les pierres taillées étaient aussi fréquentes. Les dalles de Barsac (arrière-pays bordelais) servaient au pavage des sols et cours des maisons urbaines⁷⁵: « Dans les maisons les plus élégantes, les sols des cours sont parfois dallés de pierre (nous avons trouvé plusieurs mentions de pierre de Barsac, provenant de la région bordelaise⁷⁶). » Les fouilles de l'entrepôt royal et de la douane de Cayenne ont mis en évidence

100

71 Isabelle Duhau & Jean Davoigneau, « Cap-Haïtien versus Jacmel, essai sur la ville en Haïti », *Études caribéennes*, n° 39-40, avril-août 2018, mis en ligne le 15 juillet 2018, consulté le 10 mai 2019 : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/12835>.

72 Marie-Emmanuelle Desmoulins (dir.), *Basse-Terre. Patrimoine d'une ville antillaise*, Pointe-à-Pitre, Jasor, 2006, p. 169.

73 Benoît Garros (dir.), « L'EHPAD Ancienne école Jeanne d'Arc Basse-Terre Guadeloupe, Rapport de fouilles préventives », Eveha, 2012, vol. 1, p. 116-117 ; vol. 2, fig. 258 (rapport disponible à la DAC Guadeloupe).

74 Henri Amouric, « Poterie des îles françaises d'Amérique Productions locales et importées (XVII^e-XIX^e siècles) », PCR, LAM, 2011, p. 84 ; Jacques Thiriou, Véronique Viralducci & Christian Stouvenot, « Poterie Fidelin de Grande-Baie à Terre-de-Bas », LAM, 2011, p. 25-31 (rapports disponibles à la DAC Guadeloupe).

75 Marie-Emmanuelle Desmoulins (dir.), *Basse-Terre, op. cit.*, p. 168-169.

76 *Ibid.*

l'utilisation de dalles dites de Barsac dans le pavage de ces bâtiments⁷⁷. Le premier est daté de 1777, le second du milieu du XIX^e siècle. À Saint-Pierre de la Martinique les rues pavées ainsi que l'architecture ont requis une quantité importante de matériaux de construction. S'il est évident qu'une part de ceux-ci avait pour origine des lieux de productions locaux, une grande partie provenait du commerce : carreaux de terre cuite, pierres taillées de Barsac, tuiles de Marseille ou encore autres matériaux⁷⁸ ont transité par l'océan Atlantique servant ponctuellement au lestage des navires.

Parmi les cas les plus impressionnants deux exemples rappellent l'importance à la fois symbolique et quantitative des flux de ces matériaux pour la Martinique : le cas du navire le *Nouveau Pompée* provenant de Bordeaux perdu sur les récifs du Vauclin en 1848 transportant les bases en pierre taillée des colonnes de l'église de Fort-de-France alors en cours de reconstruction⁷⁹ ou encore la quantité de pierres taillées nécessaires à construction du bassin de radoub de Fort-de-France réalisé dans les années 1860, la qualité de celles extraites sur place étant jugée médiocre⁸⁰.

Si ces deux cas sortent de l'ordinaire et concernent l'ère industrielle des échanges transatlantiques, ils s'inscrivent dans le prolongement de ceux mis en place progressivement aux XVII^e et XVIII^e siècles, une période où les matériaux de construction participaient de manière importante au lestage des navires de commerce à destination des Antilles.

Les recherches menées dans le cadre de cet article ont porté plus que sur un état des lieux. Il fallait en effet s'appuyer sur des données, à cet effet quelques cas et quelques possibilités d'utilisation de fonds d'archive ont été présentés. Mais cela n'est pas exhaustif. Il faut notamment aller plus loin pour la marine marchande. La présentation des données issues des recherches archéologiques est ici certainement plus originale même si les limites à leur analyse globale sont nombreuses. La première est le peu d'intérêt que l'on a pu porter à ces vestiges pour différentes raisons. Mais cela a tendance à changer. L'exemple de la fouille de l'épave non identifiée dans la baie de Saint-Anne en Jamaïque laisse songeur : trois semaines de travail à dégager rien que le lest de manière à pouvoir l'étudier, et cet exemple est ancien. L'autre limite est ici l'inégal traitement

77 Fabrice Casagrande, « 4 rue du Port. Les anciennes douanes Rapport de diagnostic et de fouilles » *archéologiques*, Inrap, 2011, p. 20 ; pl. 65 (rapport disponible à la DAC Guadeloupe).

78 Conseil régional de la Martinique, *Saint-Pierre de la Martinique. Ville d'eau avant 1902*, catalogue d'exposition, non daté, p. 40-44.

79 Archives de la collectivité territoriale de Martinique, 5 K 20, fol. 55 : discussions du conseil privée sur la reprise des travaux de l'église de Fort-de-France, 6 mai 1848.

80 Jean-Sébastien Guibert, « Fort-Royal de la Martinique », art. cit., 2019.

méthodologique du lest et des matériaux de construction dans le cadre des fouilles réalisées aux Antilles.

L'hypothèse de l'importance du cadre atlantique dans le lestage et les pratiques de lestage des navires militaires et de commerce a été posée en introduction comme une piste : distance, éloignement, pratiques commerciales semblent avoir des conséquences dans le chargement, l'évolution des arrimages au cours des campagnes ou encore les types de matériaux utilisés pour lester les navires. Les matériaux de construction même s'ils ne doivent pas être considérés comme du lest d'un point de vue typologique participent de manière fonctionnelle au lestage des navires de commerce et même parfois des navires militaires.

Cet article dresse des perspectives nombreuses à partir de la documentation d'archives mais aussi issue des rapports de fouilles archéologiques sans toutefois pouvoir faire le lien entre les deux types de données. Les recherches en cours sur l'*Anémone* devraient permettre de lever cette situation pour cet exemple.

102

Il est clair que des recherches en archives plus systématiques permettraient d'étayer de manière plus pertinente les évolutions esquissées ici tandis que des fonds doivent certainement exister pour documenter les pratiques au commerce. Les recherches en archives doivent aussi et peut-être en premier lieu être réalisées sur les épaves identifiées afin de pouvoir proposer un angle de vue complémentaire. L'autre importante marge de progression consiste à prendre en compte le lest sur les épaves étudiées comme un élément à part entière de l'étude. Cela permettrait de mettre en évidence des éléments de comparaison entre les sites étudiés ne serait-ce qu'en envisageant l'étude du lest sans forcément des analyses en laboratoire. Nous renvoyons à cet effet au travail de master de Guillaume Martins.

LA PART DU LEST DANS LA NAVIGATION DANS
LA FRANCE À LA VEILLE DE LA RÉVOLUTION FRANÇAISE.
QUELQUES APERÇUS À PARTIR DE LA BASE DE DONNÉES
NAVIGOCORPUS

Silvia Marzagalli
Université de Nice Sophia-Antipolis, EA 1193 CMMC

Cet article propose une première analyse de la part de la navigation sur lest en France à la veille de la Révolution. Elle participe à une étude plus large en cours visant à mieux comprendre les logiques de navigation sous l'Ancien Régime et les facteurs qui ont pu favoriser l'inscription d'un port dans des réseaux locaux, régionaux, nationaux, et internationaux. Si l'on souscrit à l'affirmation de Richard Unger que la navigation a été le secteur décisif de la croissance européenne d'Ancien Régime, l'étude des dynamiques qui ont pu favoriser l'essor d'un port ou contribuer à organiser la structure d'un complexe portuaire devient fondamentale¹. Or, la part de la navigation sur lest a dû être l'un des éléments déterminant ces logiques : on peut en effet supposer que le fait que les navires puissent aller et venir avec une cargaison plutôt qu'à vide a une incidence sur les coûts de transport. La connaissance du poids des départs et des arrivées sur lest, qui traduit la capacité du marché urbain et de son hinterland de soutenir l'offre et la demande, fournirait également un indice précieux pour établir des typologies portuaires.

L'enquête, on s'en doute, est fortement affectée par l'état documentaire. Certes, l'ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV (« De la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer ») prescrit à l'article 1 du Titre IV (« Du lestage et délestage) que « Tous capitaines ou maîtres de navires venant de la mer seront tenus, en faisant leur rapport aux officiers de l'amirauté, de déclarer la quantité de lest qu'ils auront dans leur bord, à peine de vingt livres d'amende ». Ces rapports constitueraient une source de toute première qualité pour l'étude du lest, mais quand bien même il serait possible d'en trouver, nous ne disposerions jamais d'une série complète, les fonds de l'Amirauté ayant connu un peu partout des destructions massives. Par ailleurs, ces rapports ne précisaient probablement

1 Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth 1350-1850*, Leide, Brill, 2011, p. 3-44.

pas la part du lest par rapport aux volumes chargés à bord, ce qui pour le type de recherche que nous envisageons, est une information cruciale.

L'ordonnance de la Marine ne fait pas état d'une quelconque redevance qui serait assortie à la déclaration obligatoire du lest, mais nous savons qu'un droit de lestage et délestage a été perçu au XVIII^e siècle au profit de l'Amiral². Pour les années 1780, les Archives Nationales conservent en effet le double des registres du droit de lestage et délestage de plusieurs ports compris dans les amirautés de La Rochelle, Marennes et Sables-d'Olonne, ainsi que pour Nantes³. Des bribes de comptabilités attestent la perception de ce droit aussi à Bordeaux, où l'on conserve dans la correspondance entre l'intendant et le ministre de la seconde moitié du XVIII^e siècle, « des comptes des droits de délestage et des états du produit du délestage tant sur les bâtiments français qu'étrangers entrés dans le port⁴ ». Ces registres des droits de lestage et délestage ne répertorient toutefois pas l'ensemble des navires qui fréquentent le port : ainsi, alors que le registre des congés d'Ars-en-Ré pour 1787 indique 381 navires sortis, celui du délestage n'en dénombre que 186⁵. Il serait fort souhaitable d'établir un répertoire des sources sur le lestage et délestage conservées au niveau départemental et de mieux comprendre les modalités de la perception de ce droit. Il semble toutefois d'ores et déjà, à partir des quelques sondages effectués, que nous ne disposons pas d'un nombre suffisant de registres pour permettre une étude à l'échelle nationale.

En dehors de l'amirauté, d'autres institutions se sont intéressées de près à la question du lestage et délestage. Les autorités municipales et l'intendant, en particulier, ont produit une documentation relativement abondante qui atteste leur intérêt certain pour cette question, surtout là où une mauvaise gestion risquait de compromettre la navigation fluviale ou maritime. Cette attention est prouvée, à titre d'exemple, par les « États des délestages ordonnés par les jurats de Bordeaux, avec la mention de l'emploi qui aurait été fait du lest, des noms des particuliers qui l'auraient fait et des endroits de la ville de Bordeaux où ces délestages auraient

2 Thierry Sauzeau a relevé la perception par des officiers royaux de cet ancien droit seigneurial en Saintonge dès le milieu du XVI^e siècle : Thierry Sauzeau, *L'archipel saintongeais : deux siècles d'histoire littorale et portuaire autour de la mer des Pertuis charentais (vers 1680-1860)*, HDR, mémoire inédit, Université de Poitiers, 2012, p. 33-35.

3 Christian Pfister a procédé, dans le cadre du programme ANR Navigocorpus (ANR-07-CORP-028) que j'ai coordonné de 2008 à 2011, à la confection d'un nouvel inventaire de la sous-série G/5 conservées aux Archives Nationales de France (désormais AN), qui est accessible en ligne : <http://navigocorpus.hypotheses.org/>. On y trouve les cotes des doubles des registres de lestage et délestage lorsque ceux-ci ont été envoyés à l'Amiral de France pour vérification.

4 Archives départementales de la Gironde (désormais AdG), C 1668, Correspondance de de Tourny, Dupré de Saint-Maur et de Néville, intendants de Bordeaux, avec les ministres Rouillé, de Vergennes, d'Ormesson, Joly de Fleury, le maréchal de Castries et le comte de Mont-Morin, 1751-1788. Il existe une documentation semblable pour d'autres années dans le fonds de l'intendance.

5 AN, G/5 40.

été opérés⁶ ». Mais si cette documentation permet des études fines au niveau local, elle se heurte pour les besoins de notre enquête à la même limite que les sources évoquées plus haut : elle ne couvre pas l'ensemble du territoire et ne permet pas une pesée globale de la navigation sur lest et de celle qui ne l'est pas.

Dans le cadre de cette analyse nous avons donc mis à profit une autre source, à savoir les registres des congés⁷. Le droit de congé, perçu au profit de l'Amiral de France, était dû par toute embarcation à la sortie d'un port français. Les principales exonérations concernaient les embarcations faisant un aller-retour à l'intérieur du ressort d'une même amirauté, qui ne payaient qu'un seul congé ; aussi, certains congés étaient valables pour plusieurs mois, voire un an entier (et même deux ans dans le cas des caravanes au Levant). Dans le cadre du programme ANR Navigocorpus, nous nous sommes efforcés de collecter les données relatives aux congés de l'ensemble des ports français pour l'année 1787. Nous disposons ainsi, pour la France métropolitaine, des données issues des registres des congés pour 93 ports, alors que nous connaissons le nombre de congés délivrés, sans avoir le détail nominatif de chaque navire, pour 62 autres ports dont les registres ont disparu. À regarder de plus près, la série est toutefois moins incomplète qu'elle ne le semble à première vue : nous avons le détail de quelque 31 670 congés sur un total d'environ 46 000 congés délivrés⁸. Les lacunes sont concentrées, pour l'essentiel, en Provence, en Languedoc et en Bretagne. Pour cette dernière province, seuls les congés de l'amirauté de Brest sont parvenus jusqu'à nous, alors que ceux des amirautés de Morlaix et de Vannes sont perdus, sauf pour le port de Lorient. Si les congés pour la Méditerranée sont donc largement lacunaires, le taux de couverture pour la façade atlantique et la Manche est très bon (>88 %).

Il y a toutefois un hic, et pas des moindres : les greffiers chargés de la perception du droit de congé n'ont pas systématiquement annoté la nature de la cargaison du navire sortant⁹. La pratique est courante dans le Roussillon, sur la façade

6 AdG, C 1672 (1757-1761).

7 Pour une description détaillée de cette source, voir Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « Les pratiques administratives des amirautés du XVIII^e siècle : entre spécificité locale et uniformisation. L'exemple de la gestion des congés », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, 2014, p. 259-280.

8 Les comptes-rendus transmis par les sièges de l'amirauté à l'Amiral de France (AN, G/5) permettent de connaître le total des congés délivrés même lorsque le registre nominatif des congés a été perdu. La seule véritable lacune repérée concerne l'amirauté de Caen, donc les ports de Bayeux, Caen et Port-en-Bessin, pour laquelle nous n'avons ni les comptes-rendus, ni les registres des congés. Les données de cette amirauté sont toutefois conservées pour 1786, année où ces trois ports ont délivré au total moins de 600 congés. Le chiffre de 46 000 est donc très proche de la réalité, à quelques centaines de congés près, pour ce qui concerne les ports métropolitains français.

9 Nous avons repéré plusieurs « familles » de registres. Voir Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « Les pratiques administratives des amirautés... », art. cit.

atlantique (avec l'exception notable de La Rochelle et Nantes), et pour la plupart des ports bretons, mais bien plus sporadique dans la Manche, ce qui réduit la base sur laquelle repose cette analyse.

Nous nous focaliserons dans un premier temps sur les ports du Ponant, en écartant donc la Méditerranée, que nous apprécierons par la suite, et les deux seuls ports coloniaux dont on conserve les registres des congés, à savoir Cayenne et Saint-Pierre et Miquelon. Sur les 86 ports du Ponant dont les registres sont conservés, 65 indiquent les cargaisons de manière systématique ou presque.¹⁰ Nous disposons donc de l'indication de la cargaison à la sortie d'un port du Ponant pour un total de 18 183 sorties, ce qui représente 60 % environ du total des congés détaillés conservés pour cette aire, et 53 % du total des congés délivrés en 1787 si on prend en compte aussi les chiffres indiqués par les comptes-rendus pour les ports où les registres des congés ont disparu. On est loin de l'exhaustivité souhaitable, mais l'analyse nous semble néanmoins possible.

106

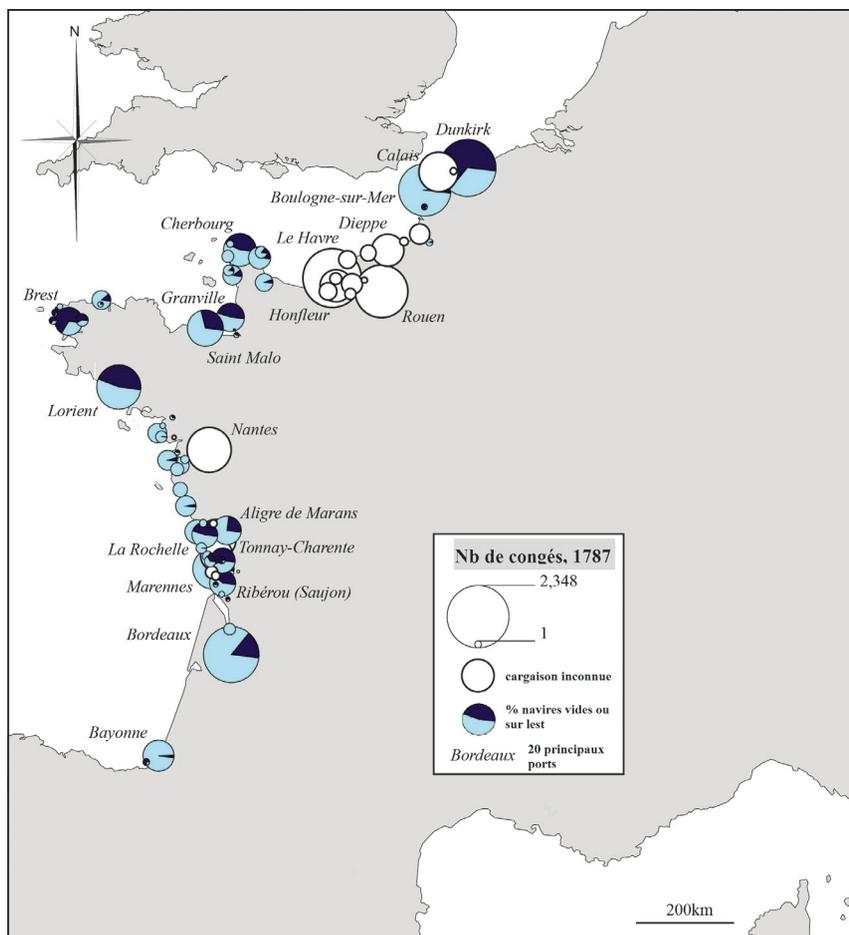
Parmi ces congés ponantais, nous avons relevé les mentions des navires sortant « sur lest » (avec ses variantes : « sur son lest », « au lest », « lesté de... »). D'autres congés indiquent que le navire sortait « à vide » (« à vuide », ou, à Dunkerque, à La Hougue et à Etaples, « en lège »). Nous nous sommes tout d'abord assuré que les deux mentions ne se recoupaient pas, au gré des usages lexicaux locaux, ce qui ne semble pas être le cas. Ainsi, la *Concorde* de La Flotte-en-Ré, de 56 tonneaux, retourne à son port d'attache avec du lest pris à Calais, mais sort le 11 juin 1787 « à vide » pour La Rochelle, tout comme le *Saint Vincent* de Podensac qui arrive avec du « lest en tuiles » depuis Bordeaux mais repart le 1^{er} septembre 1787 « à vide » pour La Tranche-sur-Mer. Le 16 août 1787 l'*Alexandre* de l'île de Ré, 70 tonneaux, arrivé de Cherbourg sur lest, repart pour Marennes, toujours sur lest¹¹. Le greffier semble donc bien faire la différence entre les deux termes. Il en va de même à Dunkerque, où 56 navires sortent sur lest contre 1 412 navires « en lège », dont deux sur trois sont de *smoggleurs* transmanche qui déclarent se rendre... à Lisbonne!¹²

10 Nous avons retenu pour cette analyse les ports où la cargaison ou le but du voyage sont indiqués au moins pour 7 navires sur 10. Hormis Portsall (17 congés sur 23, soit 73,91%), le taux de couverture se situe entre 80% et 90% pour 5 ports, et dépasse 95% pour les 59 autres ports. La liste des 65 ports retenus se trouve en annexe.

11 Le registre de congé de La Flotte-en-Ré présente la particularité de préciser aussi le dernier port touché par le navire au moment où celui-ci obtient le congé suivant. AN, G/5 91, congés n° 8831, 8837 et 9036.

12 La fausse déclaration de ces navires de faible tonnage permet de se protéger vis-à-vis des autorités britanniques en cas de contrôle en mer. Il n'y a pas l'ombre d'un doute qu'il s'agisse de fausses déclarations : ces navires reviennent trois-quatre jours plus tard en déclarant de nouveau se rendre à Lisbonne, et il est absolument impossible d'effectuer un aller-retour dans ces délais.

La carte suivante permet de localiser les ports pour lesquels le registre des congés ne mentionne pas la cargaison (ici en blanc), et la part des navires qui sortent vides ou sur lest (en noir) dans les autres ports du Ponant pour lesquels nous disposons des registres. Elle permet aussi un premier aperçu de la capacité d'un port de fournir une cargaison à exporter.



Carte 1: Total des congés délivrés, avec la part des départs sur lest ou à vide, 1787

Parmi les 65 ports ponantais dont la cargaison est connue de manière systématique, 2 808 navires sortent sur lest, ce qui représente 15 % du total des congés et 16,6 % du total des tonnages partis de ces ports.

En nombre, les navires de pavillon français sur lest sont surreprésentés : ils constituent 81 % du total, alors que la part du pavillon français dans la navigation des 65 ports étudiés n'est que de 70,7 %. En tonnage, la part des navires français sur lest est plus proche de la moyenne générale : elle se situe à 61 % du tonnage total sur lest, contre 64,2 % pour l'ensemble du corpus. En

clair, cela indique que les bâtiments français sur lest sont surtout de bâtiments de petite taille. En effet, parmi les navires de 50 tonneaux ou moins sur lest, la part du pavillon français grimpe à 91 %, alors que sa part dans les congés de navires de cette catégorie, toute cargaison confondue, n'est que de 73,6 %¹³. La part des Français tombe en revanche à moins d'un quart du tonnage total des navires sortant sur lest lorsque les bâtiments sont de 200 tonneaux ou plus, alors que presque un navire sur deux de cette catégorie (45,1 %) navigue sous pavillon français. Les navires français, donc, sont plus susceptibles de sortir des ports ponantais avec une cargaison quand ils ont une taille plus importante.

La dispersion des tonnages des navires sur lest est considérable, comme le montre le tableau 1. Elle traduit assez fidèlement la structure de la navigation dans son ensemble, toute cargaison confondue, de nos 65 ports, dans laquelle 87 % du nombre et 51 % des tonnages sont le fait de navires de 100 tonneaux ou moins. Il n'y a donc pas de spécificité marquée dans la navigation sur lest en termes de tonnages.

108

Tableau 1. Tonnage des navires sortis en lest des ports du Ponant en 1787
(ports dont la cargaison à la sortie est connue)

Tonnage du navire	Nombre de navires	Pourcentage du total	Pourcentage cumulé	Pourcentage du tonnage total	Pourcentage du tonnage cumulé
1-20 tonneaux	823	29,5	29,5	6,1	6,1
21-50	1021	36,5	66,0	23,7	29,8
51-100	559	20,0	86,0	25,0	54,8
101-200	288	10,3	96,3	26,7	81,5
201-300	78	2,8	99,1	12,0	93,5
301-650	26	0,9	100	6,5	100

Source : www.navigocorpus.org. Le tonnage n'est pas indiqué dans quelques rares cas.
Un tonneau équivaut à 1,44 m³.

La nature du lest n'est indiquée de que manière sporadique : nous avons une indication chaque pour un lest « en barrique d'eau », « en bois », « en charbon de terre », « en tuiles », en « pierre de taille » et, moins attendu, « en sardines » ou encore « en sel ». Une soixantaine de ces navires prennent du lest pour aller faire la pêche aux moules ou au poisson frais, et le larguent probablement en mer une fois le poisson à bord¹⁴. Une vingtaine partent « à l'aventure » (depuis Brest et Landerneau) ou « pour trafiquer » (depuis Saint-Malo), ce qui désigne la recherche d'un fret dans la province. Nous avons donc l'indication d'une

¹³ Parmi les étrangers sortant sur de navires de 50 tonneaux ou moins, les Britanniques sont de loin les plus nombreux : ce sont essentiellement des embarcations britanniques qui effectuent du trafic transmanche, dont 49 petites embarcations se rendant à Jersey ou Guernesey.

¹⁴ Nous avons écarté ici le seul cas d'un navire prenant du lest à Port-Bail pour « faire la course aux fraudeurs », pour lequel on peut supposer que le lest reste à bord du navire.

destination pour 2 659 navires sortis sur lest depuis un port ponantais. Il est ainsi possible de prendre la mesure des destinations vers lesquelles on se dirige plus souvent sur lest : Bordeaux, Nantes et La Rochelle viennent en tête. À elles seules, ces trois destinations totalisent 24 % du nombre et 30 % du tonnage total des navires sortis sur lest depuis les ports ponantais étudiés. Nous avons ensuite pris la mesure de la part de la navigation sur lest sur l'ensemble de la navigation vers ces trois ports à partir des 65 ports ponantais étudiés, toute cargaison confondue (Tableau 2). Les résultats sont très proches entre eux : un peu plus d'un tiers du tonnage total qui s'achemine vers Bordeaux, La Rochelle et Nantes à partir des ports ponantais étudiés est sur lest. Comparé au poids global de la navigation sur lest pour l'ensemble des ports ponantais étudiés, ces trois ports attirent donc proportionnellement un plus grand nombre de navires sur lest, et ceux-ci sont plus grands que la moyenne.

Tableau 2. Principales destinations des navires sortis sur lest depuis les ports ponantais en 1787

Destination	Navires sur lest	Total de leur tonnage	Pourcentage des navires sur lest pour cette destination	Pourcentage des tonnages sur lest pour cette destination
Bordeaux	307	21172	28,6	36,8
Nantes	193	16201	24,3	36,9
La Rochelle	135	10374	16,1	35,6

Source : Sources : www.navigocorpus.org

Parmi ces trois ports, nous disposons de l'indication de la cargaison à la sortie uniquement pour Bordeaux, ce qui permet de comparer les flux en lest sortants et entrants. On constate ainsi aisément qu'on se dirige davantage sur lest vers Bordeaux qu'on n'en sort. Alors que seulement un navire sur six sort du port girondin avec du lest, ils sont 28,6 % à s'y diriger sur lest. Il convient néanmoins de rappeler que ce dernier chiffre ne porte que sur un sous-ensemble constitué par les ports français du Ponant pour lesquels nous disposons des congés indiquant la cargaison. Or, les navires qui arrivent à Bordeaux depuis les Antilles et l'Europe du Nord sont chargés. On retiendra donc juste que, dans ses relations avec la façade atlantique, Bordeaux et son arrière-pays fournissent davantage des cargaisons qu'ils n'en importent : on vient dans le port girondin pour se procurer du vin ou d'autres produits, alors qu'on n'a pas toujours quelque chose à y apporter. Dans le cas sans doute extrême de Brest, dont il faut approvisionner les arsenaux, Bordeaux envoie 90 navires dont seulement 2 sur lest, alors que 124 des 152 navires sortis de Brest pour Bordeaux sont sur lest. Dans la navigation entre Bordeaux et Dunkerque, le trajet sur lest reste en revanche une exception dans les deux sens : 1 seul navire sur les 48 sortant de la Garonne comme sur les 62 qui s'y rendent à partir de Dunkerque.

Avec 34 navires sortant sur lest, pour un total de 7 346 tonneaux, Newcastle est la principale destination étrangère pour nos ports ponantais. Philadelphie, qui vient en deuxième position, dépasse à peine un total de 2 000 tonneaux pour sept navires. Grand port charbonnier, Newcastle exporte bien plus qu'il n'importe. Trois autres navires y vont à vide, et seulement six prennent du sel ou des alcools au retour. Quant aux navires des États-Unis, ils peinent alors à trouver une cargaison de retour après avoir livré du tabac en France : parmi les 121 navires de pavillon américain sortis des ports ponantais en 1787, 30 (6 890 tonneaux) sont sur lest. Il faudra attendre les guerres révolutionnaires pour que, profitant de leur neutralité, les Américains arrivent bien plus nombreux en France et surtout, prennent en charge les exportations françaises pour l'étranger et les Antilles. Le départ sur lest deviendra alors exceptionnel¹⁵. Pour ces navigations de long cours, un retour sur lest est le signe d'un manque de complémentarité majeur entre les deux places.

110

Ces éléments sur les ports ponantais doivent être complétés avec l'analyse du mouvement portuaire du Levant. Comme évoqué plus haut, la plupart des registres des congés des ports méditerranéens ne sont malheureusement pas conservés.¹⁶ Nous disposons en effet seulement de ceux des ports du Roussillon (Collioure, Port-Vendres, Le Canet), de Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi) et de Saint-Tropez, ces derniers collectés par Gilbert Buti à partir des sources départementales¹⁷. Les congés corses n'indiquent pas les cargaisons. Nous devons limiter donc l'analyse aux seuls ports du Roussillon et à Saint-Tropez. Sur un total de 842 congés, 218 sont sur lest, soit 25,9 % du nombre et 31,9 % du tonnage total sorti de ces ports, ce qui est nettement plus considérable que pour les ports ponantais. La proportion est un peu plus forte pour Collioure, où presque un navire sur trois sort sur lest, que pour Saint-Tropez (un navire sur quatre). La navigation dans les deux autres ports considérés est très faible.

Hormis 13 navires espagnols et un génois, ces navires sont tous français. Une petite dizaine transporte aussi des passagers, mais cela reste bien occasionnel. Aucun de ces navires ne dépasse les 300 tonneaux, contrairement à quelques-uns des navires ponantais. La structure générale est toutefois comparable : alors que les navires de 100 tonneaux au moins qui sortent des ports ponantais sur

15 Silvia Marzagalli, *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815 : politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Droz, 2015.

16 Pour un aperçu des données issues des comptes-rendus de l'Amirauté, voir Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, n°83, décembre 2011, p. 273-295.

17 Archives départementales du Var, 7 B 10. Sur Saint-Tropez, voir Gilbert Buti, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010.

lest représentent 86 % des sorties sur lest et 54,8 % du tonnage total des navires sur lest, pour la Méditerranée ces chiffres sont de 89 % et 58,7 % respectivement (tableaux 1 et 3).

Tableau 3. Tonnage des navires sortis en lest des ports du Levant en 1787 (ports du Roussillon et Saint-Tropez)

Tonnage du navire	Nombre de navires	Pourcentage du total	Pourcentage cumulé	Pourcentage du tonnage total	Pourcentage du tonnage cumulé
1-20 tonneaux	98	45,0	45,0	10,6	10,6
21-50	58	26,6	71,6	20,8	31,4
51-100	38	17,4	89,0	27,3	58,7
101-200	21	9,6	98,6	33,0	91,7
201-300	2	1,4	100	8,3	100

Source : www.navigocorpus.org. Le tonnage n'est pas indiqué dans quelques rares cas.

Nous avons identifié, comme pour les ports ponantais, les principales destinations de ces navires partant sur lest, qui sont indiquées sur 208 congés. Le tableau 4 en résume les résultats. Ce qui ressort, c'est la très forte proportion de navires sur lest qui se dirigent vers Antibes et Narbonne. Pour le premier port, ces navires sortent tous de Saint-Tropez ; pour Narbonne, il s'agit également d'une navigation de proximité, au départ de Collioure et de Saint-Laurent de la Salanque.

Tableau 4. Principales destinations des navires sortis sur lest depuis les ports du Roussillon et Saint-Tropez en 1787

Destination	Navires sur lest	Total de leur tonnage	Pourcentage des navires sur lest pour cette destination	Pourcentage des tonnages sur lest pour cette destination
Antibes	33	383	78,6	75,2
Narbonne	32	1132	84,2	89,4
Sète	22	756	32,8	27,5

Source : www.navigocorpus.org

Le grand nombre des ports méditerranéens pour lesquels nous ne disposons pas d'informations sur les sorties nous empêche de pousser l'analyse plus loin et de dégager les logiques des navigations côtières en Méditerranée. Toutefois, pour ce qui est de la destination de Marseille, notre corpus présente un total de 15 navires s'y dirigeant sur lest, ce qui représente environ un navire sur 20. Il a été possible de vérifier que ce taux est conforme à ce qu'on retrouve aux entrées de Marseille, ce qui permet de conclure ici à une bonne représentativité des éléments issus des registres des congés.

Pour pallier les lacunes dans la documentation à la sortie en Méditerranée, nous avons en effet eu recours, dans le cadre du programme Navigocorpus, au registre établi par le Bureau de la Santé de Marseille, qui fournit le détail des cargaisons de 3 291 embarcations entrées dans le port phocéen

en 1787¹⁸. Seulement 128 navires y arrivent avec du lest, soit un peu moins de 4 % du total. Environ un navire en lest sur cinq transporte aussi de passagers (10 embarcations n'en ont qu'un seul, les 16 autres en ont six en moyenne¹⁹) La faible part des navires entrant sur lest ne saurait pas étonner : la ville phocéenne alimente une demande soutenue aussi bien en comestibles qu'en produits de toute sorte, y compris des matières premières nécessaires à son industrie (avec plus de 20 % des navires entrant avec de l'huile ou de la soude). C'est en revanche moins attendu de constater qu'un tiers des navires qui entrent à Marseille sur lest sont des Nordiques, dont 32 danois. Ces derniers arrivent à de rares exceptions d'un port ibérique, où ils ont de toute évidence déchargé leur cargaison avant de venir chercher un fret à Marseille. Loin d'indiquer une faiblesse du marché phocéen, cela révèle bien davantage la difficulté de trouver une cargaison dans la péninsule ibérique susceptible d'intéresser les marchés méditerranéens : sur un total de 29 navires arrivés à Marseille depuis le Portugal, 20 sont sur lest²⁰.

112

Ce premier aperçu de la navigation sur lest en France à la veille de la Révolution française requiert sans aucun doute des approfondissements ultérieurs, qui devront mobiliser aussi d'autres sources et mettre à profit les études existantes pour bien apprécier la signification des données quantitatives et saisir le rôle que le lest a pu jouer dans la configuration des trafics portuaires. Dans le cadre du programme ANR PORTIC (2019-2022), nous nous proposons par ailleurs de créer une interface d'interrogation en ligne des données collectées dans Navigocorpus²¹ qui devra permettre une consultation plus aisée et visuelle, *via* des cartes interactives, des éléments souhaités. L'interface permettra ainsi d'afficher immédiatement les destinations sur lest (ou pas) à partir d'un port ou d'un groupe de ports, ou encore les lieux de départ des navires sur lest qui arrivent dans un ou plusieurs ports sélectionnés, ce qui résulte difficile de présenter dans un texte écrit. Nous pensons que ces types d'outils facilitera grandement la compréhension des phénomènes à l'étude.

18 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AdBR), 200 E 543. Les registres de la Santé ne mentionnent pas tout navire arrivé : une partie du cabotage y échappe. Nous allons prochainement intégrer à la base de données les registres du petit cabotage (AdBR 200 E 606 et 607), ce qui devrait permettre de parvenir à une vision exhaustive du trafic à l'entrée de Marseille en 1787.

19 D'autres cargaisons ne sont mentionnées que deux fois (huile pour l'une, fèves pour l'autre).

20 Sur la nature du commerce marseillais, voir l'étude de Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, 2 vol., Marseille, Institut Historique de Provence, 1973.

21 Le programme ANR PORTIC (ANR-18-CE38-0010), que je coordonne, réunit trois équipes : l'EA Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine, l'UMR Littoral Environnement et Sociétés et le laboratoire Médialab à SciencesPo Paris. Il a été sélectionné dans le cadre du CES38 de l'ANR « La Révolution numérique : rapports aux savoirs et à la culture ».

En attendant, quelques éléments peuvent déjà être dégagés à partir de ce premier survol des données. Tout d'abord, la navigation en lest concerne les navires de toute taille. Sa part semble nettement plus forte dans les ports méditerranéens moyens et petits, mais cela méritera confirmation, car notre analyse repose sur un échantillon trop restreint. Aussi, nous trouvons une plus forte propension à des départs sur lest de petites embarcations sous pavillon français. Elles pourraient traduire des phénomènes, qui resteraient à approfondir, de complémentarité au sein des aires de navigation plus circonscrites. Enfin, les aperçus relatifs aux deux plus grands ports de l'époque – Bordeaux et Marseille – traduisent une typologie différenciée : Bordeaux alimente un trafic plus soutenu à l'exportation, du moins en volume, alors que Marseille, qui est le plus grand port français en termes du nombre de navires entrés et sortis – attire un plus grand nombre et une plus grande proportion de navires chargés. D'ici quelques années, on pourra souhaiter que ce chantier de recherche aura apporté une plus riche moisson de résultats qui nous permettra d'apprécier à sa juste mesure la part du lest dans la navigation des ports de France.

113

ANNEXE I. PORTS PONANTAIS ÉTUDIÉS

Il s'agit des ports dont les registres des congés indiquent la nature de la cargaison dans au moins 70 % des occurrences.

Source : AN, G/5 et Archives départementales du Morbihan, 10B 19 pour Lorient.

Abbeville	Etaples	Mesquer
Aber Ildut	Genets	Moricq
Aligre-de-Marans	Grandcamp	Mortagne
Argenton	Granville	Noirmoutier
Ars-en-Ré	Ile-de-Bouin	Omonville
Baie d'Authie	Isigny	Penpoul [Saint-Pol-de-Léon]
Barfleur	La Flotte-en-Ré	Port-Bail
Bayonne	La Hougue	Portsall
Beauvoir-sur-Mer	La Perrotine	Ribérou [Saujon]
Blaye	La Teste-de-Buch	Roche-Bernard
Bordeaux	La Tranche-sur-Mer	Rochefort
Boulogne-sur-Mer	Landerneau	Roscoff
Bourg-sur-Gironde	Le Château-d'Oléron	Royan
Bourgneuf	Le Conquet	Saint-Denis-d'Oléron
Brest	Le Croisic	Saint-Gilles-sur-Vie
Champagné-sur-Marais	Le Crotoy	Saint-Jean-de-Luz
Chausey	Le Passage-Saint-Jean	Saint-Malo
Cherbourg	Le Pornic	Saint-Martin-de-Ré
Courtils	Le Pouliguen	Socoa [Ciboure]
Dielette	Les Sables-d'Olonne	Soubise
Dunkerque	Lorient	Talmont-Saint-Hilaire
Esnandes	Marennes	

Varia

ENTRE L'ÉCOSSE ET LA FRANCE, ANTOINE-VINCENT WALSH,
UN ARMATEUR JACOBITE AU SERVICE DE DEUX ROIS
(1745-1746)

Étienne Pouly

Université de Nantes

Centre de recherches en histoire internationale et atlantique (CRHIA-EA 1163)

Après la Glorieuse Révolution de 1688 et l'arrivée sur le trône d'Angleterre du champion de la cause protestante en Europe, Guillaume d'Orange, des milliers de familles catholiques fidèles aux Stuarts quittèrent les îles Britanniques pour rejoindre la France du Très Chrétien. Cet « envol des Oies sauvages », comme l'appelèrent les Anglais¹, permit au royaume de Louis XIV d'accueillir bon nombre de coreligionnaires, compensant en partie la saignée protestante provoquée par l'édit de Fontainebleau de 1685. Parmi ces familles jacobites (du nom de Jacques II Stuart) qui préférèrent l'exil à l'autorité d'un protestant, les Walsh firent la preuve en seulement quelques décennies d'une capacité remarquable à tirer le meilleur de leur situation afin de restaurer, dans leur royaume d'adoption, leur fortune et leur statut.

D'origine chevaleresque depuis le XII^e siècle², la famille Walsh fut doublement victime des troubles religieux et politiques de l'Angleterre du XVII^e siècle. Expropriée lors de la « conquête » de l'Irlande par les troupes d'Olivier Cromwell dans les années 1650, elle n'avait toujours pas retrouvé son comté de Kilkenny lorsqu'éclata la Glorieuse Révolution dont le dénouement se joua à Limerick en 1691. Dès lors, Philippe Walsh (1666-1708) suivit la route que son père avait empruntée quelques décennies plus tôt, et vint s'établir en Bretagne où il épousa l'une de ses compatriotes, Anne White, en 1695.

Cet Irlandais ne pouvant faire reconnaître son ancienne noblesse étrangère trouva donc d'autres moyens pour assurer sa survie et celle de sa famille. Philippe apparaît ainsi avoir été l'un des meilleurs corsaires malouins des décennies 1690-

1 Eamon O'Ciardha, *Ireland and the Jacobite Cause (1685-1766). A Fatal Attachment*, Dublin, Four Courts Press, 2002.

2 Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), collection Chérin, 211 – Walsh, fol. 18. Philippe Walsh surnommé « Brenagh » (« Le Breton » en irlandais) participa à la protection de l'île contre les Scandinaves en 1174. Il obtint donc la noblesse ainsi que de vastes territoires dans le comté de Kilkenny.

1700, pratiquant la course autant dans la Manche que dans l'océan Indien. Ce fut d'ailleurs au cours d'une expédition, menée par la Compagnie des Indes orientales en direction de Moka (Yémen), que Philippe Walsh disparut en septembre 1708, très probablement au large des côtes africaines³.

Philippe laissa derrière lui plusieurs enfants, dont quatre fils qui, tout au long du XVIII^e siècle, ancrèrent définitivement la famille Walsh dans le royaume de France, restaurant sa fortune et sa noblesse, perdues avec l'émigration jacobite. Le plus remarquable et célèbre d'entre eux fut Antoine-Vincent Walsh, né le 20 janvier 1703 à Saint-Malo et qui devint l'un des plus riches négociants nantais. En effet, la « fratrie de Saint-Malo » suivit très tôt la voie du négoce et de l'armement, en fondant un important réseau commercial et familial. L'aîné, Patrice-Marc Walsh, s'installa à Morlaix, Antoine-Vincent à Nantes, tandis que les cadets François-Jacques et Philippe choisirent de se rendre à Cadix où se trouvaient d'importantes communautés française et jacobite.

118

Antoine-Vincent arriva donc à Nantes à la toute fin des années 1720 et parvint en une vingtaine d'années à se faire une place dans la communauté irlandaise de la ville mais surtout à amasser une importante fortune financière et foncière grâce à son intense activité négociante fondée essentiellement sur la traite des Noirs. Lorsqu'il s'unit à Marie O'Shiell en janvier 1741, prouvant ainsi sa pleine intégration dans le milieu jacobite et négociant de Nantes⁴, Antoine-Vincent semblait déjà faire la preuve d'un niveau de fortune considérable. En effet, celui-ci déclara posséder deux navires valant 300 000 livres tournois, sa charge de conseiller secrétaire du roi, 60 000 livres de biens meubles ainsi que de très nombreux fonds aux Antilles françaises dont la valeur ne pouvait être estimée. Entre 1730 et 1740, Antoine-Vincent était donc parvenu à amasser suffisamment de capital pour armer ses propres navires⁵ et pour investir dans une charge de conseiller secrétaire du roi, maison et Couronne de France.

Celle-ci, très certainement acquise au cours de l'année 1740, permit à Antoine-Vincent Walsh, non seulement de renouer avec la noblesse perdue de sa famille, mais surtout d'entrer au service du roi, de l'État⁶ et ainsi d'obtenir un brevet d'honorabilité particulièrement précieux pour ce négociant qui, toute sa vie, lutta pour faire reconnaître ses prestigieuses origines. Cette charge

3 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV* [1997], Rennes, PUR, 2011, p. 861.

4 Archives départementales de Loire-Atlantique (désormais ADLA), 4E 2/357, Contrat de mariage entre Antoine-Vincent Walsh et Marie O'Shiell, 9 janvier 1741. Par ce mariage, Antoine-Vincent Walsh devint notamment le gendre de Luc O'Shiell ainsi que le beau-frère de Jean Stapleton et Guillaume Grou, tous trois de riches négociants nantais.

5 Sur les armements de la famille Walsh voir notamment l'étude de Pierre Buffet, *Une famille de négriers nantais : les Walsh*, maîtrise d'histoire, dactyl., université de Nantes, 1977.

6 Christine Favre-Lejeune, *Les Secrétaires du roi de la grande chancellerie de France*, Paris, SEDOPOLS, 1986, p. 11-32.

particulièrement onéreuse (estimée à 40 000 livres par Jean Meyer⁷) était également très intéressante pour ses acquéreurs, leur permettant d'entrer dans le second ordre sans qualification particulière et de transmettre cette noblesse après seulement vingt ans d'exercice, expliquant ainsi pourquoi elle fut qualifiée de « savonnette à vilain » par la noblesse d'ancienne extraction⁸. Il est important de noter que cette charge de conseiller secrétaire du roi ne fut pas l'unique investissement d'Antoine-Vincent Walsh qui fut également un important propriétaire terrien à Saint-Domingue puisqu'il possédait déjà au moins quatre plantations, dont une aux Cayes disposant de plusieurs centaines d'esclaves⁹.

Comment donc un simple armateur nantais se retrouva-t-il lié à un événement majeur de l'histoire européenne, la guerre de Succession d'Autriche, au service de deux souverains différents ? Pourquoi ces derniers choisirent-ils cet homme, au cours des années 1745 et 1746, pour armer en leur nom, deux flottes de guerre destinées à envahir les îles Britanniques ?

Repéré par le prétendant Stuart dès la fin de l'année 1744, Antoine-Vincent Walsh eut l'occasion de renouer avec une tradition familiale : le jacobitisme et permit le débarquement du Prince en Écosse, entraînant une rébellion qui dura jusqu'en 1746.

Cette expédition d'Écosse lui attira la curiosité de Versailles qui vit en cet homme, loyal serviteur et habile armateur, l'occasion de réaliser une vieille ambition française : organiser un débarquement en Angleterre.

Malgré l'échec des deux entreprises, Antoine-Vincent reçut des deux rois qu'il servit, des marques de leur reconnaissance, illustrant ainsi les intérêts personnels sous-jacents aux engagements de cet homme¹⁰.

7 Jean Meyer, *La Noblesse bretonne au XVIII^e siècle* [1966], Paris, éditions de l'EHESS, 1985, p. 1037.

8 Patrick Clarke de Dromantin, *Les Réfugiés jacobites dans la France du XVIII^e siècle*. L'exode de toute une noblesse pour cause de religion, Bordeaux, PUB, 2005, p. 108.

9 Sur les investissements fonciers des Walsh à Saint-Domingue, voir Mari Omine, « Le commerce international de Nantes au XVIII^e siècle : l'exemple de la famille Walsh », *Mémoire de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXXI, 2003, p. 253-282 ; ainsi qu'Étienne Pouly, *D'un exil à l'autre. L'insertion d'une famille irlandaise dans la noblesse de France : les Walsh (1741-1798)*, master 2 recherche en histoire, dactyl., dir. Bernard Michon, université de Nantes, 2019, p. 27-31.

10 Il faut souligner que les sources mobilisées pour cette étude sont principalement contenues dans la publication suivante : Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française (1689-1789)*, Nantes, 1901. Descendant de la famille Walsh, Louis de La Trémoille publia une grande partie de la correspondance des Walsh au XVIII^e siècle, rendant ainsi accessible une masse considérable de documents n'ayant pas été déposés aux archives.

Depuis l'arrivée de Jacques II Stuart en France, la dynastie n'avait pas oublié où était son trône et avait d'ailleurs plusieurs fois réclamé l'appui de la France pour tenter de le récupérer aux mains de la maison d'Orange puis de Hanovre. Après la mort de Jacques II (1633-1701), ce fut son fils, Jacques III (1688-1766), qui reprit la lutte. À deux reprises, en 1708 puis en 1715, ce dernier profita de la guerre entre la France et la Grande-Bretagne puis d'une révolte écossaise pour tenter de récupérer le trône de sa famille, par deux fois il échoua. Désabusé, le « Vieux Prétendant » s'exila à Rome en 1717, laissant ainsi les espoirs de restauration jacobite dans les mains de son fils, Charles-Édouard Stuart (1720-1788), le « Jeune Prétendant¹¹ ».

120

Le déclenchement de la guerre de Succession d'Autriche représenta donc une aubaine pour la dynastie déchue, d'autant plus que la France et la Grande-Bretagne entrèrent toutes deux dans le conflit, se rangeant chacune dans un camp opposé, la France soutenant la Prusse et la Grande-Bretagne soutenant l'Autriche. Le 23 décembre 1743, Jacques III confia à son fils la régence de ses royaumes, lui donnant donc l'autorisation d'y intervenir militairement¹². Arrivé en France en 1744, le Jeune Prétendant dut se résoudre à s'organiser seul, la flotte française n'étant pas en mesure de le soutenir. En effet, depuis 1695 et après une décennie de supériorité, la Marine française n'a plus jamais dépassé la Royal Navy en nombre de navires. L'éphémère entente franco-britannique conclue sous la Régence réduisit considérablement les ambitions navales françaises et il fallut attendre la volonté du secrétaire d'État à la Marine, le comte de Maurepas, pour voir naître une politique de reconstruction de la flotte de guerre française¹³. L'aventure de Charles-Édouard Stuart ne fut donc pas une priorité pour Louis XV, qui avait déjà fort à faire pour protéger le littoral français et empêcher la prise des principales places fortes de la Nouvelle-France.

Le Jeune Prétendant dut ainsi s'en remettre à la fidélité de plusieurs familles jacobites réfugiées en France depuis 1688. Entre décembre 1744 et mars 1745, Antoine-Vincent Walsh tint une correspondance assidue avec un banquier irlandais installé à Paris, Dominique d'Heguerty, l'un des principaux appuis de Charles-Édouard Stuart¹⁴. Le banquier parisien sollicita donc le négociant nantais afin de participer à l'armement d'une flotte au service du prince de Galles, lui demandant « un sylence parfait sur cecy » afin de ne pas éveiller

11 Michel Duchein, *Les Derniers Stuarts (1660-1807)*, Paris, Fayard, 2006, p. 407.

12 *Ibid.*, p. 412.

13 Olivier Chaline, *Les Armées du Roi. Le grand chantier (xvii^e-xviii^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 115.

14 Mari Omine, « Le commerce international de Nantes au xviii^e siècle », art. cit., p. 275.

les soupçons anglais¹⁵. Parmi tous les jacobites présents en France, ce fut bien Antoine-Vincent Walsh qui fut sollicité pour prendre part à ce projet. Pourquoi cet homme plutôt qu'un autre ? Ce fut très certainement parce qu'il était l'un des armateurs les plus réputés de Nantes, qu'il disposait d'un capital considérable mais aussi et surtout, parce qu'il était attaché à la cause des Stuarts, que cet armateur nantais fut choisi par le cercle jacobite pour armer une flotte devant porter le Jeune Prétendant outre-Manche. Suivant ainsi la même fidélité qui anima son père et son grand-père, Antoine-Vincent Walsh engagea deux de ses navires dans l'aventure, le *Dutillet* (175 tx)¹⁶ ainsi que l'*Elizabeth* (160 tx), tous deux construits pour l'occasion¹⁷. À partir de l'année 1745, Antoine-Vincent semble avoir pris une place majeure dans l'organisation de l'expédition, si bien que le Prétendant lui-même lui adressa plusieurs lettres à partir du 12 avril, qui constituent le premier contact direct attesté entre les deux hommes. Dans celle du 27 avril 1745, Charles-Édouard Stuart lui fit ainsi part de sa reconnaissance :

Vous pouvez compter que je ne cherche que le bonheur publique dans tout ce que j'entreprends ; mais je distinguerai toujours d'une manière particulière ceux qui y ont contribué avec moi. Comme ce que vous vous engagez à faire à cette occasion est le service le plus essentiel que l'on puisse jamais me rendre, vous pouvez vous assurer que le souvenir que j'en conserverai durera autant que ma vie¹⁸.

Après plusieurs mois d'organisation, de décembre 1744 à juillet 1745, l'expédition était prête. Le détail de celle-ci a été précieusement consigné par le capitaine du *Dutillet*, un certain Durbé¹⁹.

Le *Dutillet*, frégate armée de dix-huit canons et soixante-sept hommes d'équipage, leva l'ancre de la rade de Mindin²⁰ le 2 juillet 1745, accompagné de trois autres frégates : l'*Elizabeth*, la *Dryade* et la *Fauvette*, six gabarres²¹ ainsi que quatre-vingt-quatre barques. Ce premier navire transportait alors Antoine-Vincent Walsh, le prince Stuart et sept autres fidèles qui accompagnaient le prétendant et qui furent appelés « les sept hommes de Moidart » dans la tradition écossaise²². Deux jours plus tard, le 4 juillet, la flotte mouilla dans la rade de Belle-Île jusqu'au 13 juillet, lorsque l'*Elizabeth*, restée dans l'estuaire, probablement pour terminer son chargement, la rejoignit. Le jeudi 15 juillet, le

15 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 8.

16 Aussi orthographié « Dutillay » ou encore « Doutelle » dans les sources anglophones.

17 Pierre Buffet, *Une famille de négriers nantais : les Walsh*, op. cit., p. 29-32.

18 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 19.

19 *Ibid.*, p. 21-34.

20 Sur le site de l'actuelle commune de Saint-Brévin-les-Pins, sur la rive sud de la Loire.

21 Bateaux destinés au transport de marchandises.

22 Michel Duchéin, *Les Derniers Stuarts*, op. cit., p. 414-415.

Dutillet et l'*Elizabeth* quittèrent Belle-Île pour les îles Britanniques. Les deux navires parvinrent à éviter plusieurs navires pour ne pas engager le combat jusqu'au 19 juillet, lorsqu'un navire britannique, le HMS Lion, prit l'escadre en chasse. Sur les ordres du Prince et d'Antoine-Vincent, les capitaines du *Dutillet* et de l'*Elizabeth*²³ poursuivirent leur route jusqu'à ce que le combat devienne inévitable. La supériorité numérique des jacobites ne compensa pas la puissance de feu du vaisseau deux-ponts britannique et l'*Elizabeth*, endommagée, dut abandonner l'expédition pour être réparée à Brest.

Le *Dutillet* continua ainsi seul sa route en contournant l'Irlande par l'ouest, ce qui lui permit d'atteindre le nord de l'île le 30 juillet puis les Hébrides le 2 août où une partie de l'équipage débarqua sur l'île de Barra puis d'Uist le 3 août (fig. 1). Le jeudi 5 août²⁴, le Prince et quelques hommes débarquèrent à Loch nan Uamh, sur les terres du seigneur local, un certain Macdonald (fig. 2). À partir du 9 août, les vivres et munitions furent déchargés du *Dutillet* dans le Loch Ailort, voisin du précédent. Le 19 août, après avoir salué le Prince et lui avoir souhaité bonne chance, Antoine-Vincent Walsh quitta finalement l'Écosse avec son navire.

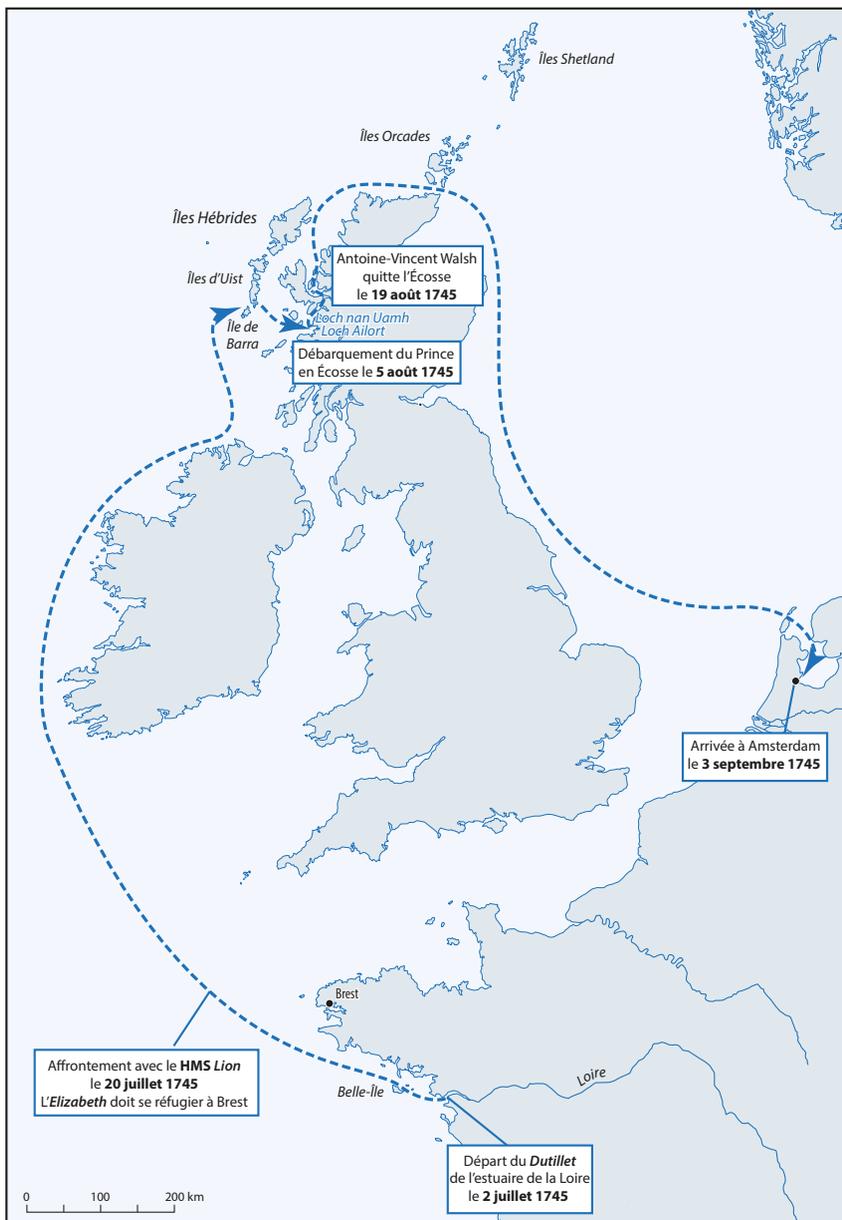
122

Il contourna les îles Britanniques par le nord en traversant les îles Orcades puis en longeant la côte est de l'Angleterre en arborant un pavillon britannique lorsque le danger se présenta, afin d'arriver sans encombre à Amsterdam le vendredi 3 septembre. Antoine-Vincent ordonna le désarmement de son navire avant de quitter les Provinces-Unies pour rejoindre la France par voie terrestre. Le désarmement du navire s'effectua jusqu'au 16 septembre où il fut vendu à un Hollandais.

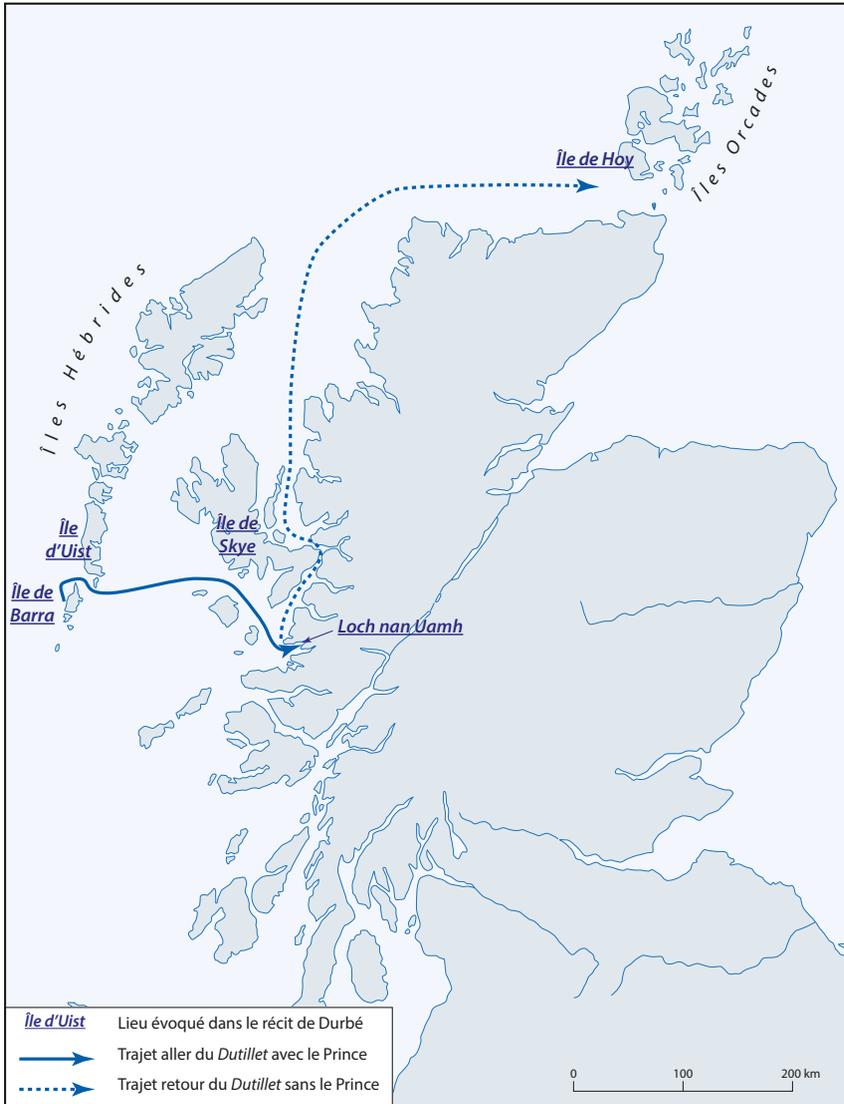
L'expédition d'Écosse de 1745 illustra la continuité des espoirs des jacobites qui, cinquante-sept ans après la Glorieuse Révolution, attendaient toujours le retour d'une famille catholique sur le trône de Grande-Bretagne. Les Walsh s'illustrèrent par la foi qu'ils eurent dans cette cause qui poussa leur grand-père puis leur père à l'exil. Les motivations qui les animèrent méritent d'être évaluées car elles font apparaître plusieurs paradoxes. Le premier d'entre eux réside dans l'intérêt qu'avaient les Walsh dans la restauration des Stuarts outre-Manche. En effet, depuis le mariage de Philippe avec Anne White à Saint-Malo en 1695, la famille était ancrée en France et chacun de ses membres étaient français, d'origine irlandaise certes, mais la fratrie issue de cette union était définitivement régnicole. Ainsi, pourquoi les Walsh eurent-ils à cœur de restaurer sur un trône qu'ils n'ont jamais connu, dans un pays où ils n'ont

23 Le capitaine de l'*Elizabeth* était un certain monsieur Dau (ou d'O).

24 Du calendrier grégorien. Il est possible de trouver la date du 25 juillet, correspondant à la même date dans le calendrier julien, utilisé en Écosse au XVIII^e siècle.



1. Carte du trajet du *Dutillet* entre les îles écossaises au cours de l'expédition de 1745 (Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 21-34.)



2. Carte de la navigation du *Dutillet* entre les îles écossaises, 1745
 (Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 21-34.)

jamais vécu, un roi qu'ils n'avaient jamais rencontré? Cinquante ans après, les descendants des « Oies sauvages » espéraient-ils vraiment retrouver leurs terres d'Irlande alors que leurs familles s'étaient désormais bien implantées dans le royaume de France? Il est peu probable que les Walsh attendirent de retrouver leur comté de Kilkenny, perdu au mitan du xvii^e siècle, d'autant plus qu'en 1745, Antoine-Vincent était l'un des plus riches armateurs de Nantes, et bien qu'habitué aux paris risqués inhérents au monde du négoce, il est improbable qu'il ait envisagé le retour de sa famille dans l'ancienne noblesse d'Irlande grâce à cette expédition d'Écosse. En revanche, les Walsh eurent un des plus grands intérêts à gagner la faveur d'une dynastie amenée à retrouver un trône voisin et qui aurait, si l'entreprise eût réussi, été un atout de poids pour l'ascension sociale qu'entamait la famille Walsh.

Ce fut très probablement la raison profonde de l'implication d'Antoine-Vincent dans l'expédition de 1745. Jacobite par tradition familiale, il voulut, par le service du souverain, gagner un prestige et une reconnaissance lui permettant de se rapprocher le plus de la condition de gentilhomme, qui au xviii^e siècle, ne résidait pas dans la fortune mais dans l'honneur.

L'INVASION DE L'ANGLETERRE ENTRE LES MAINS D'ANTOINE-VINCENT WALSH, LA CONFIANCE DU ROI DE FRANCE

La fortune, parfois, se plie au proverbe pour sourire aux audacieux. Pour Charles-Édouard, elle prit l'apparence improbable d'un banquier d'origine écossaise établi à Paris et d'un armateur-négrier irlandais installé à Nantes, Antoine Walsh. Ces deux personnages, jacobites de cœur et quelque peu aventureux, croyaient, on ne sait pourquoi, au succès possible du prince et décidèrent de l'aider à lancer son expédition avec les moyens à leur disposition. C'était là, à raisonner froidement, une entreprise folle : là où de grandes flottes et de puissantes armées avaient échoué à maintes reprises, comment deux bateaux et une poignée d'hommes sans soutien militaire pourraient-ils espérer réussir? C'est pourtant, contre toute logique, ce qui arriva²⁵.

Ces mots de Michel Duchein illustrent parfaitement l'incroyable audace des jacobites à l'initiative de cette expédition d'Écosse, dont Antoine-Vincent Walsh. Faisant la preuve d'un zèle remarquable et d'excellentes capacités d'armement, celui-ci ne tarda pas à s'attirer la curiosité et l'intérêt de Versailles qui venait d'avoir la preuve qu'un débarquement outre-Manche ne semblait plus

25 Michel Duchein, *Histoire de l'Écosse des origines à 2013* [1998], Paris, Tallandier, 2013, p. 462.

impossible. Le 24 octobre 1745, la France s'engagea donc, par l'intermédiaire du secrétaire d'État aux Affaires étrangères, le marquis d'Argenson, à organiser un débarquement en Angleterre pour soutenir l'avancée des jacobites.

Néanmoins, il ne put échapper à Louis XV et à ses ministres que la Marine française souffrait d'un net désavantage numérique vis-à-vis de la Royal Navy, et que malgré les efforts du comte de Maurepas pour la reconstituer en partie, le rapport de force penchait clairement du côté britannique.

Tableau 1. Comparaison des effectifs des flottes de guerre française et britannique (en nombre de navires)

Source : Jan Glete, *Navies and Nations Warships, Navies and State Building in Europe and America [1500-1860]*, Stockholm, Almqvist and Wiksell, 1993, t. II, p. 522-675 ; données synthétisées par N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain [1645-1815]*, London, Allen Lane, 2004, p. 607-608.

	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750
France	27	39	38	43	47	45	45
Grande-Bretagne	102	106	105	107	101	104	115

126

Après une période de quasi-abandon de la politique maritime française dans les années 1720, le royaume était parvenu à reconstituer une flotte de guerre de plus de quarante unités, toujours bien en dessous des plus de cent bâtiments britanniques, assurant ainsi à la dynastie de Hanovre une suprématie sur la Manche.

Comme l'a rappelé très justement Olivier Chaline, une flotte ne se fait pas toute seule, elle résulte d'un effort considérable d'organisation, de planification et d'une volonté tenace du pouvoir royal²⁶. Au XVIII^e siècle, comme au siècle précédent, cette volonté nécessitait de trouver des relais, aussi bien pour armer que pour diriger une flotte de guerre. Ces relais, le pouvoir royal les trouvait dans les rangs de la noblesse, traditionnel vivier d'officiers, mais pas seulement puisque de brillants armateurs et capitaines furent recrutés parmi les roturiers. Il était donc primordial de repérer les meilleurs éléments du royaume afin de les mettre au service de la Couronne²⁷.

Ainsi, lorsque Louis XV se décida à apporter son soutien à Charles-Édouard Stuart, il ordonna la préparation d'une flotte qu'il confia à un homme d'expérience. Apparu aux yeux du royaume comme un armateur talentueux et un serviteur zélé des Stuarts, Antoine-Vincent se retrouva ainsi, entre la France et l'Écosse, au service de deux rois.

Tout juste de retour à Nantes après l'expédition d'Écosse, Antoine-Vincent Walsh fut prié de rejoindre Paris dès le 27 octobre, afin de se rapprocher de

²⁶ *Ibid.*, p. 10.

²⁷ *Ibid.*, p. 128-129.

la Cour où les décisions s'accélérent à mesure que les nouvelles de Grande-Bretagne s'accumulèrent. En effet, les ralliements s'étaient multipliés au-delà des espérances de Charles-Édouard qui disposait désormais d'une armée d'au moins 10 000 hommes²⁸. Dès septembre, les jacobites occupèrent Perth et Édimbourg puis entrèrent en Angleterre en octobre où ils remportèrent une victoire sur l'armée hanovrienne à Prestonpans²⁹. Tandis que la panique gagnait l'Angleterre à l'annonce de l'invasion jacobite, Louis XV fut convaincu de l'importance d'une intervention française dans les îles britanniques. Le 16 novembre 1745, Antoine-Vincent reçut plusieurs documents rédigés à Fontainebleau et signés par le roi, résumant ses intentions :

DE PAR LE ROY

Sa Majesté ayant jugé à propos d'assembler et équiper dans les différentes ports de la Coste de Flandre et de Picardie les navires, frégates, corsaires, batteaux et autres bastiments dont Elle a besoin pour son service et voulant nommer une personne capable pour diriger les préparatifs nécessaires à cet égard, Elle a choisi et commis choisit et commet le sieur Wailsh³⁰ pour avoir la direction de cette opération, ordonnant aux Commissaires, commis aux classes et autres employés dans la marine pour la police de la coste d'exécuter ponctuellement les ordres qui leur seront donnés par le sieur Wailsh à cette occasion. Mande Sa Majesté au sieur Charron Commissaire ordonnateur à Dunkerque de tenir la main à l'exécution du présent ordre.

Faite à Fontainebleau, le 16 novembre 1745³¹.

La confiance que plaça Louis XV en ce négociant nantais fut une marque éclatante de la réputation d'excellent armateur dont celui-ci devait jouir, au moins dans le cercle jacobite, au mieux dans tout le royaume. Il est probable que le succès de l'expédition d'Écosse fut ce qui convainquit le roi et son entourage à placer sa confiance en cet homme qui avait déjà montré bien des qualités, en tant qu'expert de l'armement mais surtout en tant qu'homme dévoué et loyal. Déjà secrétaire du roi depuis 1740, Antoine-Vincent Walsh devenait désormais un éphémère armurier de l'État³².

Il fut de sa responsabilité d'estimer le nombre et le type de navires nécessaires au transport des hommes, des munitions et de l'équipement et il dut, pour cela, inspecter tous les principaux ports de Flandre (Dunkerque, Ostende, Calais et

28 Michel Duchein, *Les Derniers Stuarts*, op. cit., p. 416.

29 Lucien Bély, *Les Relations internationales en Europe (xvi^e-xviii^e siècles)* [1992], Paris, PUF, 2007, p. 507.

30 L'orthographe *Wailsh* est souvent rencontrée dans les sources de cette étude.

31 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 38.

32 Sur les armuriers de l'État, voir Patrick Mortal, *Les Armuriers de l'État du Grand Siècle à la globalisation (1665-1989)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2007.

Boulogne par exemple) afin d'en évaluer les capacités. Le roi laissa également à Antoine-Vincent l'organisation du débarquement puisqu'il lui laissa le pouvoir de décider si les navires français devaient partir d'un même port ou s'ils partaient en ordre dispersé, mais lui imposa de prendre les dispositions nécessaires pour appliquer sa décision. Ainsi, Antoine-Vincent dut, pendant plusieurs mois, arpenter les côtes flamandes, examiner chaque port, étudier les vents et les marées, tâche colossale pour cet armateur nantais. Néanmoins, son statut d'organisateur en chef de la flotte lui permit de diriger un personnel nombreux dans les ports du royaume ainsi que sur mer :

Les commissaires commis aux classes et autres employés de la police des ports de la coste ayant ordre de se conformer à ce que le sieur Wailsh leur prescrira [...]. Le sieur Wailsh choisira quelques corsaires pour escorter le convoi et Sa Majesté s'en remet à luy d'en retenir pour cet objet le nombre qui luy paraîtra nécessaire. Elle prescrira au sieur Bart d'ordonner aux capitaines corsaires de suivre les ordres qui leur seront donnés par le sieur Wailsh³³.

128

L'autorité dont disposa Antoine-Vincent semblait ainsi vitale à la bonne marche des préparatifs, si bien que les capitaines de navire récalcitrants à se conformer à ses ordres risquèrent de recevoir du roi des lettres leur rappelant leur devoir et les menaçant d'être considérés comme traîtres dans le cas contraire³⁴.

Il est important de noter que l'ensemble des frais liés à ces préparatifs furent avancés par Antoine-Vincent mais couverts par l'État, ce que le roi assura lui-même dans son mémoire d'instruction à Antoine-Vincent Walsh :

Quant aux dépenses que ce service exigera tant en fret de navires et batteaux, solde des équipages et vivres qui seront à bord pour la traversée, le sieur Charron continuera d'en prendre connaissance et expédiera les ordonnances de paiement en conséquence. Le sieur Wailsh lui fera part de toutes ses opérations afin qu'il n'y ait aucun retardement par le défaut de paiements en ces parties.

Les dépenses concernant les troupes, tant avant leur embarquement, qu'après leur débarquement, ainsi que tout l'attirail de guerre seront payés conformément aux ordres qui seront donnés par le secrétaire d'Etat ayant le Département de la Guerre³⁵.

Les préparatifs s'accéléchèrent en décembre 1745 comme le montre la correspondance soutenue entre le secrétaire d'État comte de Maurepas et Antoine-Vincent Walsh qui le tenait régulièrement au courant de l'état des

33 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 38.

34 *Ibid.*, p. 45, lettre du 27 mars 1746.

35 *Ibid.*, p. 40.

ports de Flandre et de leur flotte. Ainsi, s'il trouva assez de navires à Dunkerque pour transporter l'artillerie et les bagages, il fut plus compliqué de trouver assez de bateaux pour transporter les dix-huit régiments, dont six Irlandais ainsi qu'un régiment de Dragons³⁶.

Malgré les investissements de la monarchie française dans ces préparatifs et l'important travail d'Antoine-Vincent, les déboires du Prince en Écosse, le temps et les vents défavorables condamnèrent finalement le projet de débarquement avant même qu'un soldat français n'ait pu traverser la Manche³⁷. Charles-Édouard et les jacobites furent défaits et massacrés à Culloden en avril 1746, la guerre était finie dans les îles Britanniques, la seule opération navale qu'envisagea la France fut désormais le sauvetage du Jeune Prétendant.

Il ne faudrait cependant pas surévaluer l'ampleur du débarquement préparé par le royaume de Louis XV en 1745-1746. En effet, si la correspondance étudiée fait apparaître qu'il semblait s'agir de la principale opération militaire de l'époque, la lenteur des négociations entre le secrétaire d'État à la Marine et Antoine-Vincent Walsh et l'abandon rapide de la préparation de la flotte dès les premières déconvenues jacobites annoncées indiquent une tout autre réalité. La France n'eut probablement pas une foi assez grande dans l'expédition de 1745 pour y investir argent, armes et soldats de manière massive. Si le cours de la guerre l'eût permis, Louis XV aurait très probablement mené à bien le débarquement afin d'ouvrir un second front contre les Britanniques mais cela n'a jamais été une priorité pour la France du Très Chrétien, déjà bien occupée dans sa conquête des Flandres.

LA RECONNAISSANCE ROYALE

Avant de quitter l'Écosse, Antoine-Vincent reçut du prince Charles-Édouard, le 16 août 1745, la marque de sa reconnaissance :

Monsieur le Chevalier Walsh, nonobstant tout ce que je vous ai dit de bouche, je ne puis vous laisser partir sans vous donner un témoignage par écrit du contentement que j'ai reçu de vos services. J'ai prié le Roy, mon père, de vous en donner une marque éclatante, et je le ferois moi-même dès à présent, si j'en avois le pouvoir. Ainsi, vous pouvez compter que si jamais je parviens au trône, où ma naissance m'appelle, vous aurez lieu d'être aussi content de moi que je le suis de vous, et je ne sçaurois en dire davantage. Votre bon ami. Charles P.³⁸.

³⁶ *Ibid.*, p. 42, lettre du 24 décembre 1745.

³⁷ Lucien Bély, *Les Relations internationales en Europe, op. cit.*, p. 508.

³⁸ Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française, op. cit.*, p. 34.

Le Prince le qualifia ainsi de « chevalier », titre honorifique supérieur à celui « d'écuyer » par lequel Antoine-Vincent Walsh était qualifié dans des actes antérieurs, ce qui signifiait, dans la France du XVIII^e siècle, que l'individu appelé ainsi était reconnu pour noble dans tout le royaume. Le Prince anticipait ici la décision que prit son père, Jacques III, le 20 octobre 1745 :

130

Considérant que nous sommes parfaitement sensible des grands et bons services que nous a rendu notre bien aimé Antoine Walsh, écuyer, dans son entreprise, avec zèle et désintéressement, de transporter notre cher fils, Charles Prince de Galles, en Écosse, ce qu'il a fait avec réussite à travers multiples risques et dangers, et pour ce service significatif, et pour perpétuer la mémoire de sa postérité, nous, non seulement de notre propre inclination mais aussi sur la requête de notre dit cher fils, avons jugé bon de lui accorder comme marque de notre faveur royale les titres d'honneur et de préséance mentionnés ci-dessous ; notre volonté et notre plaisir est donc que vous prépariez un projet de loi portant notre signature royale afin de faire passer notre grand sceau de notre royaume d'Irlande, faisant et créant ledit Antoine Walsh, écuyer, comte et pair de notre dit royaume³⁹.

Celui-ci demandait ainsi à l'administration de son royaume d'Irlande (qu'il ne possédait pas encore) de faire d'Antoine-Vincent un comte et pair signifiant ainsi son appartenance à l'une des familles les plus illustres de ce royaume. Cette reconnaissance prestigieuse correspondait en définitive à la concrétisation du zèle dont Antoine-Vincent avait fait la preuve, au cours de l'année 1745, pour la cause des Stuarts. Néanmoins, son élévation comme comte et pair d'Irlande ne lui conférait pas les mêmes honneurs dans le royaume de France. Les noblesses, à l'époque moderne, étaient nationales, c'est-à-dire attachées à un territoire mais surtout à un souverain. Ainsi, les services apportés aux Stuarts ne pouvaient valoir à Antoine-Vincent d'autres reconnaissances de noblesse que celle attachées à cette dynastie, ce qui la rendit d'autant plus inopérante que les espoirs jacobites furent balayés en avril 1746 lors de la bataille de Culloden.

La fuite du prince de Galles fut un épisode rocambolesque qui marqua de romantisme la dernière tentative des Stuarts. Traqué, Charles-Édouard trouva refuge dans les Highlands et dans les îles Hébrides chez de nombreux Écossais, parfois très humbles, sans jamais être dénoncé, démontrant la fidélité du pays, et notamment des Highlands à sa dynastie. Son épopée se termina le 13 septembre 1746, six mois après le désastre de Culloden, lorsque deux navires de Saint-Malo, l'*Heureux* et le *Prince de Conti*, envoyés par la France, parvinrent

39 *Ibid.*, p. 35, traduction de l'anglais.

à déjouer la surveillance britannique et jetèrent l'ancre à Loch nan Uamh⁴⁰. Le Prince s'échappa donc d'Écosse à partir de la même baie où il avait débarqué du *Dutillet* un an plus tôt accompagné par Antoine-Vincent Walsh ; il arriva à Roscoff le 29 septembre. Sa vie fut sauvée mais sa cause était perdue. Bien que la double entreprise d'Antoine-Vincent se solda par un échec, il parvint tout de même à s'attirer la sympathie d'un autre roi, Louis XV, qui reconnut en lui un serviteur loyal aussi bien des Stuarts que de la Couronne de France.

Déjà reconnu comte et pair d'Irlande par le prétendant Jacques III, Antoine-Vincent reçut le 30 janvier 1748 des lettres patentes du roi Louis XV faisant de lui un noble du royaume. Il est nécessaire de souligner le caractère inhabituel de cet anoblissement, car d'usage, les lettres d'anoblissement étaient l'aboutissement d'une procédure législative enclenchée par la volonté d'un individu souhaitant être anobli. Or dans le cas d'Antoine-Vincent, celui-ci ne réclama aucunement ces lettres, ce fut donc une initiative directe du pouvoir royal. Il est raisonnable d'estimer que cet anoblissement fut la récompense, de la part de la France, des services rendus par les Walsh aussi bien à la France qu'à ses alliés au cours des années 1745-1746. Néanmoins, l'étude de ces lettres faite par Mari Omine a montré que celles-ci ne soulignèrent, comme motif d'anoblissement d'Antoine-Vincent, que son aisance financière, le reconnaissant ainsi comme un armateur accompli et couronné de succès⁴¹. Aucune mention ne fut faite de ses activités militaires ni des services rendus aux Stuarts ainsi qu'aux Bourbons. Antoine-Vincent fut donc classé dans ce qu'il convient d'appeler « la noblesse d'affaires », ce qui ne lui convint visiblement pas puisqu'il présenta une requête au Conseil d'État afin d'être reconnu comme noble d'épée.

*

En seulement deux années, ce descendant d'émigrés irlandais ayant bâti sa fortune grâce au commerce atlantique s'était donc retrouvé à servir d'armateur non plus pour son propre compte, mais pour deux rois. S'il entra dans le service du premier au nom d'un jacobinisme devenu une tradition familiale, ce fut l'ambition qui anima très certainement les services qu'il rendit au roi de France. Ambition de voir triompher les ennemis de la Grande-Bretagne tout d'abord, reposant nécessairement sur une sincère fidélité tant envers les Stuarts qu'envers les Bourbons, ambition personnelle ensuite, car Antoine-Vincent sut habilement tirer profit de ces services rendus. Ceux-ci furent en effet la base sur laquelle les Walsh bâtirent leur retour dans la noblesse d'épée. Après plusieurs

⁴⁰ *Ibid.*, p. 476.

⁴¹ Mari Omine, « Le commerce international de Nantes au XVIII^e siècle », art. cit., p. 276. Pour la lettre d'anoblissement : BnF, Collection Chérin, 211 – Walsh, n^o 4218, fol. 12.

décennies au cours desquelles cette famille dut, pour retrouver son rang, rebâtir une fortune et se faire un nom dans son royaume d'adoption, le roi de France apporta finalement la précieuse reconnaissance d'appartenance à l'aristocratie militaire⁴², au cours de l'année 1753 :

Louis par la grâce de Dieu Roy de France et de Navarre [...] par arrest rendu en nôtre Conseil d'État, nous y étant le 10 septembre 1753. Sur la Requête de nôtre Cher et Bien aimé Antoine Walsh Secrétaire du Roy maison couronne de France et de nos finances d'origine irlandaise, nous aurions sur les titres y joints et pour les causes y contenues, Reconnu ledit sieur Walsh pour noble de Nom et d'armes et maintenu dans la noblesse d'ancienne Extraction⁴³.

132

L'implication d'Antoine-Vincent dans l'expédition d'Écosse de 1745 et dans la tentative de débarquement français ne lui attira pas seulement la reconnaissance royale. En effet, Antoine-Vincent, qui restait alors un armateur, fut la cible de calomnies de la part des gazettes de Londres et de Hollande, l'accusant d'avoir fait faillite et d'avoir contracté des dettes à hauteur de plus de 4 millions de livres. Ces calomnies, qui allaient très probablement bon train dans les milieux d'affaires, notamment entre concurrents, prit dans ce cas précis une plus grande ampleur de par la provenance et les motivations des calomnieurs. La lettre envoyée par le juge et les consuls de Nantes à l'intendant de Bretagne, le 31 octobre 1750, fit état de « Calomnie contre le sieur Walsh accusé fausement d'avoir fait faillite occasionnée sans doute par ce que ce Négociant avoit passé le prétendant en Écosse en 44⁴⁴ ». Ainsi, malgré la confusion des juges et consuls concernant la date de l'expédition d'Écosse, ceux-ci attribuèrent d'emblée les calomnies visant Antoine-Vincent Walsh à l'hostilité que celui-ci s'attira de la part des ennemis de la cause jacobite. Très probablement sur la plainte du calomnié, les juges et consuls écrivirent à l'intendant de Bretagne afin de prendre des mesures pour faire cesser ces calomnies :

Monseigneur

Les dernières Gazettes de Londres et de Groningue⁴⁵ et des lettres particulières tans de l'Étranger que de France annoncent au public que le Sieur Wailche négociant de cette ville vient de manquer de quatre millions et demy. Quoy que ce négociant soit bien audessus des événements que les bruits de cette nature

42 Sur l'insertion de la famille Walsh dans la noblesse de France, voir : Étienne Pouly, *D'un exil à l'autre*, op. cit.

43 ADLA, B 102, lettres patentes, p. 223. Cette reconnaissance fut étendue aux frères d'Antoine-Vincent l'année suivante : ADLA, B 102, p. 258.

44 ADLA, C 645, calomnies contre le sieur Wailch, 31 octobre 1750.

45 Groningue est une ville du nord de l'actuel royaume des Pays-Bas. Dans la lettre des juges et consuls, il est très probable que la mention « Groningue » désignait les Provinces-Unies en général, tout comme Londres désignait la Grande-Bretagne.

pouvoient occasionner à tous autres dons la fortune et le crédit seroient moins solide ; et que par là il soit à lieu de les mépriser, cependant, Monseigneur, nous pensons qu'il est interessant pour nôtre place en Général et pour le Sieur Wailch en particulier d'avoir la dessus une satisfaction publique⁴⁶.

Si les montants avancés semblent fantaisistes, il est cependant tout à fait possible que les frais engagés par Antoine-Vincent dans la préparation de la flotte de Flandre fussent considérables et l'avortement de cette entreprise entraîna peut-être également l'abandon des remboursements royaux. Toujours est-il qu'Antoine-Vincent ne sortit pas lésé de ces deux années au service des Stuarts et des Bourbons, récoltant honneurs et réputation. Cet exemple illustre parfaitement la capacité qu'eut la monarchie française à appuyer ses ambitions sur des hommes dévoués et fidèles, indispensables relais de ses opérations militaires, qui surent eux-mêmes tirer profit de ce partenariat.

46 ADLA, C 645.

DE L'ATLANTIQUE AUX MERS DE CHINE :
ROCHEFORT, PORT IMPÉRIAL AU XIX^e SIÈCLE
(1793-1913)

Vincent Mariet
Doctorant en histoire contemporaine,
Université de La Rochelle

Au XIX^e siècle, Rochefort-sur-Mer n'est définitivement plus « l'arsenal modèle du Roi-Soleil »¹. Il continue cependant à tirer son épingle du jeu métropolitain en se repositionnant, en raison de sa position géographique et en fonction des politiques navales, au centre des flux logistiques coloniaux, voire impériaux.

Cet article s'attache ainsi, sous un angle principalement militaire, à mettre en exergue les nombreuses relations de Rochefort avec les colonies et possessions françaises, de la période révolutionnaire à la Première Guerre mondiale ; l'objectif étant d'apprécier, sur un temps long, l'évolution du Rochefort naval « américain » d'avant la chute de Saint-Domingue, qui est par la suite confronté aux révolutions industrielles, techniques et technologiques, avec ses continuités et ses ruptures coloniales. En effet, véritable « porte des colonies » atlantique au XVIII^e siècle, la cité de Colbert se positionne le siècle suivant, dans un contexte international de *Pax Britannica*, au sein même de l'expansion de l'empire ultramarin français. Les familles ne s'insèrent alors plus seulement dans un « système atlantique », mais bien dans un processus d'« impérialisation coloniale »², du golfe de Gascogne aux mers de Chine, de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique.

Le choix de mettre la focale sur la ville-arsenal, ville-caserne et ville-port(s) qu'est le Rochefort d'après la Révolution et d'avant la Grande Guerre s'est également fait par rapport à deux points principaux. Sur le plan des sources disponibles, l'extrême richesse – bien que parfois lacunaire – des fonds archivistiques conservés à l'antenne portuaire charentaise du Service historique de la Défense, peu voire pas du tout exploités, avec en premier lieu la série E : « Services administratifs/

1 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p. 21.
2 Catherine Coquery-Vidrovitch, « Impérialisme et impérialisme colonial », dans Hubert Bonnin, Catherine Hodeir & Jean-François Klein (dir.), *L'Esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, SFHOM, 2008, p. 755-758.

Subsistances », suivi notamment des séries R : « Bureau des Colonies » et N : « Troupes de marine », et A : « Commandement de la Marine » et D : « Majorité générale » ; à croiser avec les séries Y/section Yc : troupes coloniales, et BB/ sous-série BB4 : campagnes, au Service historique de la Défense – Vincennes ; avec les séries D : troupes et personnel civil et F : documents divers et passagers, aux Archives nationales d’outre-mer ; et avec les sous-séries 3 E : fonds de notaires, 4 M 6 : surveillance politique, 8 M 3 : émigration pour l’étranger et les colonies, et 1 R : registres matricules, aux archives départementales de la Charente-Maritime. La Société de géographie de Rochefort, très engagée dans la « seconde colonisation », apporte également plusieurs sources complémentaires pour la période 1878-1913 (revues, comptes rendus, cartes, objets). Sur le plan bibliographiques, l’existence d’un corpus considérable concernant le Rochefort colonial du XVIII^e siècle, et la mise à disposition de travaux scientifiques plus ou moins nombreux et récents portant majoritairement sur la construction navale, mais également sur certains thèmes se rapportant au penchant militaire et colonial toujours plus marqué de Rochefort qui se manifeste tout au long du XIX^e siècle³ ; permet ainsi de constituer une base comparative pour mesurer son évolution depuis la fin du Grand Siècle.

Ces travaux de recherche s’inscrivent dans la lignée de la thèse de doctorat en histoire de Sébastien Martin, focalisée sur le « Service des colonies » de l’arsenal de Rochefort de 1723 à 1792 et préparée puis soutenue à l’université de Nantes en 2012 puis publiée en 2015 aux Presses universitaires de Rennes. Dans notre étude, notre première borne chronologique se pose ainsi en 1793, année de reprise de la guerre entre la France et l’Angleterre et de débuts des troubles sur l’île de Saint-Domingue ; où l’on voit en conséquence Rochefort, confronté à cette crise, voir plus loin que les Antilles et se tourner de plus en plus vers l’Orient avec notamment en vue les îles à sucre indiennes de Bourbon et de France⁴. De plus, la difficile situation géostratégique française d’alors amène à rapatrier près de 35 % des troupes dites coloniales dont la plupart sont

3 Notamment grâce aux études globales de Sébastien Martin (*Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, op. cit.) et de Martine Acerra (*Rochefort et la construction navale française [1661-1815]*, Paris, Librairie de l’Inde, 1993 et *Arsenal et patrimoine. L’Europe atlantique et Rochefort [XVII^e-XIX^e] siècle*, Paris, Les Indes savantes, coll. « Rivages des Xantons », 2009) ; et entre autres travaux de recherche, ceux de Michèle Battesti (*La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, éditions du May, 1993 et *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, SHD, 1997), de Michel Sardet (*Médecins et pharmaciens de la Marine à Rochefort au XIX^e siècle. Un apport scientifique majeur*, Paris, Pharmathemes, 2005) et d’Olivier Desgranges & Muriel Hoareau (dir.) (*Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort [1870-1940]*, Paris, Les Indes savantes, coll. « Rivages des Xantons », 2013).

4 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 268, graphique 24 – Destinations des navires de la flotte des colonies (1775-1792) ; pour l’année 1792, quatre navires rochefortais sur dix sont à « destination au-delà du Cap ».

mises, d'après Boris Lesueur, en garnison sur les îles de Ré, d'Aix ou encore d'Oléron⁵. Notre seconde borne chronologique se place en 1913 notamment en fonction de deux événements : le 7^e régiment d'infanterie coloniale, l'un des deux mis en garnison dans le port de guerre de Rochefort, part cette année-là pour Bordeaux, port éminemment commercial⁶, tandis qu'un ultime navire de guerre, un sous-marin, est mis sur cale, et marque ainsi la fin de la construction navale à Rochefort⁷. En effet, le sauvetage de l'arsenal à la veille de la Grande Guerre, dans les années 1909-1913, n'est qu'une bien courte victoire, puisque celui-ci ferme finalement ses portes moins de quinze ans plus tard, en 1927⁸.

De ce fait, de nombreuses questions nous viennent à l'esprit en ce qui concerne le Rochefort colonial du XIX^e siècle, qui reste pauvre en études globales. Si selon Sébastien Martin, son « Service des colonies » permet à la cité portuaire de devenir une véritable porte des colonies au XVIII^e siècle, qu'en est-il de son activité au siècle suivant ? De la Révolution à la Grande Guerre, quelle est sa singularité ? Comment expliquer le maintien de Rochefort en tant que port de guerre ? Quels ont été ses atouts pour justifier de l'utilité et de l'importance de sa situation sur le littoral atlantique et pour quels rôles ? Selon quelles modalités la ville-arsenal dans son ensemble s'est-elle adaptée et pourquoi a-t-elle pu poursuivre ses activités sur cent vingt années supplémentaires jusqu'au milieu de la III^e République ?

En mettant en œuvre une méthodologie d'exploitation des données par sondages et échantillonnages dans le cadre d'une analyse quantitative et qualitative reliée à des périodes sélectionnées sur un temps long, l'activité de la marine de guerre et l'importance de la place prise par ses troupes ainsi que les retombées socio-économiques qui en découlent et les influences culturelles issues des colonies qui se diffusent peuvent alors être progressivement cernées et mises en perspective vis-à-vis des autres arsenaux métropolitains. Dans ces lieux sont en effet visibles ce que nous pouvons nommer des « traces d'empire », nombreuses, issues des territoires ultramarins, et que l'on retrouve ensuite dans les arrière-pays irriguant les ports⁹.

- 5 Boris Lesueur, *Les Troupes coloniales d'Ancien Régime*, Paris, SPM, 2015, p. 216-219, 501.
- 6 *Le 7^e régiment d'infanterie coloniale dans la grande guerre (1914-1919)*, Bordeaux, Delmas, 1920, p. 3.
- 7 Joël Pierre, *Les Constructions navales à Rochefort, Brouage, Soubise et Tonnay-Charente*, Saintes, Le Croît Vif, 2003, p. 19-20, p. 65.
- 8 Benoît Julien, « La fermeture de l'arsenal de Rochefort vue à travers les archives de la police (1918-1927) », dans *Rochefort et la mer. L'arsenal de Rochefort de la Restauration à sa fermeture*, Jonzac, Publications de l'Université francophone d'été, 2006, t. XXIV, p. 91-109.
- 9 À l'instar du Limousin, situé à la périphérie de l'arrière-pays picto-charentais formel de Rochefort, tel qu'exposé par Reine-Claude Grondin dans son ouvrage *L'Empire en province. Culture et expérience coloniales en Limousin (1830-1939)*, Toulouse, PU du Mirail, coll. « Tempus », 2010.

Une des affirmations régulièrement retrouvées dans différents articles et ouvrages consacrés au Rochefort du XIX^e porte sur le fait que tout au long de ce siècle, la cité de Colbert se mue en une « ville-caserne », comme dissociée de la ville-arsenal¹⁰. Mais pourquoi et comment, en 1900, en arrive-t-on à avoir au sein même de la ville, quatre casernes dont trois totalement dévolues aux troupes de marine ?

À partir des travaux de Boris Lesueur et suite aux premiers dépouillements d'archives effectués au Service historique de la Défense, à Rochefort, nous pouvons observer que la ville-arsenal et ses alentours deviennent une « terre à soldats » certaine dès la fin du XVIII^e siècle et ce jusqu'à la veille de la Grande Guerre¹¹ car « depuis 1750, on avait su apprécier la régularité et la souplesse qu'apportait pour le recrutement l'entretien d'un dépôt colonial permanent en France. L'île de Ré et Rochefort furent confirmés dans ce rôle [...] entre 1766 et 1791¹² ». En effet, outre les troupes coloniales proprement dites mises en garnison à Rochefort et dans les îles charentaises de Ré, d'Aix et d'Oléron, nous trouvons également les hommes recrutés pour les demi-brigades aussi appelées « coloniales » et notamment destinées aux Antilles, des « bataillons d'Afrique » répartis entre les colonies et Rochefort-Oléron¹³. Dans le contexte de ce que Bernard Gainot appelle la « colonisation nouvelle » et qui prend place entre les années 1780 et 1830¹⁴, Rochefort semble alors occuper une place centrale puisque Brest étant isolé et Toulon étant mal situé, c'est donc à la flotte du port charentais qu'incombe par exemple la tâche d'aller réinvestir, dans les faits, les possessions ultramarines rétrocédées suite à l'armistice de 1814¹⁵ et selon les décisions prises au congrès de Vienne en 1815¹⁶ entre les ex-belligérants de la période napoléonienne. Par conséquent, dès le début de la Restauration, à partir de 1814 et jusqu'en 1819 – si le fameux épisode de la *Méduse*, perdue au large du Sénégal lors de sa mission de récupération de Gorée, est connu

10 Exemple représentatif avec l'article de Michel Depeyre, « Rôle militaire de Rochefort au XIX^e siècle », dans *Rochefort et la mer*, op. cit., p. 83-89.

11 Alain Morgat, « Rochefort, terre de régiments. Marine et troupes coloniales », dans Nathalie Dubois et Marina Pellerin (dir.), *1914-1918. Rochefort. Centenaire de la 1^{re} Guerre mondiale*, Paris, Les Indes savantes, 2018, p. 16-17.

12 Boris Lesueur, *Les Troupes coloniales d'Ancien Régime*, op. cit., p. 215-216.

13 *Ibid.*, p. 92-95. Après la période des bataillons d'Afrique, de 1800 à 1830, Le Château-d'Oléron accueille, de 1860 à 1902, le corps des disciplinaires des colonies de la Marine.

14 Marcel Dorigny & Bernard Gainot (dir.), *La Colonisation nouvelle (fin XVIII^e-début XIX^e siècles)*, Paris, SPM, 2018.

15 SHD-Marine Rochefort, série E – Services administratifs, sous-série 2 E – Commissaire général : 2 E 169, fol. 170, dépêche ministérielle du 25 avril 1814 et fol. 245, 25 juin 1814 ; 2 E 170, fol. 163, 23 juillet 1814.

16 Thierry Lentz, *Le Congrès de Vienne. Une refondation de l'Europe (1814-1815)*, Paris, Perrin, 2013, p. 11.

de tous¹⁷ –, nous retrouvons, dans les archives portuaires de Rochefort, les traces (dates, ordres, effectifs, approvisionnements, etc.) de toutes les expéditions similaires mises en armement en ce port et parties de la rade de l'île d'Aix après embarquement des troupes, à destination donc du Sénégal (1814 et 1816)¹⁸ ; mais aussi à destination d'abord des Mascareignes (1814 et 1815)¹⁹ puis des Antilles (1814)²⁰, de la Guyane (1815)²¹, de Saint-Pierre-et-Miquelon (1815)²² et, plus surprenant cependant géographiquement compréhensible par rapport à la position de l'île Bourbon, des comptoirs de l'Inde (en 1814 et en 1815)²³ dans la foulée.

Le XIX^e est ainsi un siècle d'expéditions de tous types pour Rochefort : reprise des possessions ultramarines, circumnavigations scientifiques mêlant médecine et botanique avec relevés hydrographiques (l'École d'hydrographie étant en effet établie à Rochefort à proximité de la caserne Martrou qui accueille alors le « Grand Trois », le 3^e régiment d'infanterie de marine), interventions des troupes de marine d'un océan à l'autre, etc. Ce qui n'étaient qu'engagements ponctuels devient alors un « service colonial » à part entière – ainsi dénommé dans les textes administratifs – dès le Second Empire, sous l'égide du bureau de la Direction des colonies.

Le Service colonial atteint son apogée dans les années 1890 puisque par exemple, en 1895, année de l'expédition de Madagascar, ce sont près de six mille hommes (médecins et marins du 4^e dépôt des équipages de la flotte, disciplinaires des colonies d'Oléron, soldats d'infanterie de marine de Saintes et de Rochefort), sur environ trente-trois mille personnes, qui partent pour les outre-mer, soit 15 % de la population de la ville²⁴. La population militaire flottante issue des autres arsenaux et transitant par le port-caserne est équivalente ; et il est possible de s'en faire une idée plus précise en s'intéressant

- 17 Pour une synthèse récente sur le sujet, voir Jacques-Olivier Boudon, *Les Naufragés de la Méduse*, Paris, Belin, 2016.
- 18 SHD-MR, 2 E 171, fol. 450 et fol. 356, dépêches ministérielles des 22-23 octobre 1814 et fol. 695, 14 novembre 1814.
- 19 SHD-MR, 2 E 170, fol. 480, dépêche ministérielle du 29 juillet 1814, fol. 493 et 222, 7 et 27 août 1814, fol. 214, 18 août 1814 et fol. 225, 28 août 1814.
- 20 SHD-MR, 2 E 170, fol. 509 et 510, dépêches ministérielles des 3 et 6 septembre 1814.
- 21 SHD-MR, 2 E 170, fol. 409, dépêche ministérielle du 20 septembre 1814, fol. 575, 30 septembre 1814 ; 2 E 171, fol. 648 et 355, 6 et 23 octobre 1814, fol. 450, 22 octobre 1814.
- 22 SHD-MR, 2 E 171, fol. 693, dépêche ministérielle du 7 octobre 1814, fol. 697, 19 novembre 1814.
- 23 SHD-MR, 2 E 170, première expédition, fol. 143, dépêche ministérielle du 6 juillet 1814, fol. 452, 5 août 1814, fol. 493, 7 août 1814, fol. 301, 13 août 1814, fol. 502, 22 août 1814, fol. 319, 31 août 1814 ; 2 E 171, 2^e expédition, fol. 439, du 3 octobre 1814, fol. 360, 30 décembre 1814.
- 24 D'après la courbe démographique de l'EHESS – Ldh/EHESS/Cassini. « Notice communale – Rochefort ». URL : http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/fiche.php?select_resultat=29352# (consulté le 2 décembre 2020).

aux commandes d'armement : 13 667 fusils exactement sont en effet expédiés à Rochefort cette année-là depuis les différentes manufactures d'armes de l'État telles que celle de Châtellerauld, celle de Tulle ou encore celle de Saint-Étienne²⁵.

NAVIRES ET SOUTIEN(S) LOGISTIQUE(S)

Des Antilles aux Mascareignes ou encore de la Polynésie à la Cochinchine, les troupes de marine, les disciplinaires, le personnel détaché, mais aussi les médecins et leur famille circulent, sans cependant repasser parfois pendant de nombreuses années par le port-arsenal charentais même si ce dernier, en tant que port d'attache, garde la gestion administrative de ses hommes.

140 Ainsi, pour pouvoir mettre en mouvement ces différents groupes de personnes, il est indispensable d'avoir à disposition des navires robustes qui embarquent le nécessaire permettant d'effectuer des réparations certes de fortune, mais néanmoins solides²⁶. Une fois ce constat posé, il faut également prendre en compte les divers et nombreux besoins en approvisionnements et donc l'avitaillement à mettre en place pour ces vecteurs flottants chargés de transporter à travers le monde les différents acteurs du Rochefort colonial du XIX^e siècle. Si jusqu'à la monarchie de Juillet, les affrètements de bâtiments de commerce, majoritairement effectués à Bordeaux, comptent pour une large part dans la capacité de projection des troupes de la marine²⁷ ; nous pouvons observer, à partir du Second Empire, une spécialisation toujours plus poussée des navires, chacun ayant son rôle à jouer en situation coloniale et transitant par Rochefort au gré des campagnes navales : soutien de navires-hôpitaux et de navires-écuries, utilisation de transports de troupes spécifiques²⁸, etc.

25 SHD-MR, série N – Troupes de marine : registre 1 N 12, dépêches ministérielles des 9-11 octobre 1895.

26 Deux exemples significatifs sont à signaler : l'un concernant le navire de commerce à voile la *Pallas*, dans Monique Le Hénaff (dir.), *De l'île de la Réunion à Rochefort. Journal du voyage en mer de Julie Desgravelles-Bélar. Avril-août 1828*, La Crèche, La Geste, 2017 ; l'autre concernant le navire de guerre à vapeur *Dordogne*, au SHD-MR, série S – Documents entrés par voie extraordinaire, sous-série 2 S – fonds Boulineau (1857-1925) : 2 S 1 à 23, journaux de navigation – Antilles, Afrique, Extrême-Orient (1857-1884), journal de la *Dordogne* (« Traversée de Shanghai à Rochefort (2 novembre 1864-12 mai 1865) relâches à Saïgon, Cable Bay, Gorée »), p. 36-44.

27 Voir en exemple SHD-MR, 1 R 109, fol. 38, 12 mai 1815 ; 1 N 4, fol. 125, dépêche du 6 février 1822 et 1 N 3, répartition des troupes au 29 octobre 1825 (2 673 hommes partent aux colonies, 1 411 hommes en reviennent).

28 D'après le tableau des constructions navales réalisé par Joël Pierre dans *Les Constructions navales à Rochefort, op. cit.*, p. 56-59. Selon Christian & Roger Bernadat dans *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale à Bordeaux* (Bordeaux, éditions de l'Entre-Deux-Mers, coll. « Mémoire contemporaine », 2017), la capitale girondine était le « plus grand arsenal privé de France » dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Deux hommes vont jouer un rôle important quant au maintien du port de Rochefort au début du XIX^e siècle : le baron Portal, bordelais d'origine qui fait notamment donner du travail dans la difficile période de l'après-Premier Empire aux ouvriers de Rochefort en leur faisant fabriquer et confectionner tout ce qui est alors nécessaire aux frégates en construction à Bordeaux²⁹ ; et le baron Tupinier, directeur des Ports et Arsenaux de 1823 à 1842 qui favorise l'implantation des régiments de troupes de marine nouvellement créés à Brest, Toulon et Rochefort et qui loue l'esprit d'initiative de l'ingénieur Hubert dans ce dernier port en ce qui concerne en premier lieu ses recherches sur la vapeur et ses applications prometteuses à l'arsenal et aux bâtiments de la Marine³⁰. Les fournitures nécessaires à l'activité de Rochefort s'avèrent ainsi toujours plus nombreuses, importantes et diversifiées afin d'accueillir, de nourrir, de soigner, d'équiper, de ravitailler les hommes et les navires ; tout en sachant qu'une partie de ces fournitures est entièrement dédiée à la mise en valeur des colonies comme la Guyane, la Nouvelle-Calédonie, Tahiti ou encore Mayotte³¹. De plus, au milieu des années 1860, l'arrivée du chemin de fer donne un nouvel élan à Rochefort³², remplaçant concrètement d'un point de vue géographique la ville-arsenal au centre du réseau des arsenaux métropolitains sur une semi-diagonale à mi-chemin en particulier entre le Toulon du sud-est et le Brest du nord-ouest, Cherbourg et Lorient venant se greffer sur cette ligne logistique ouest-est/nord-sud et inversement. Par conséquent, la ville-caserne de Rochefort-sur-Mer devient un « carrefour de la Coloniale ». Cette situation perdure jusqu'au milieu des années 1890, à tel point que le préfet maritime se plaint alors de ne plus avoir assez de logements pour accueillir les hommes arrivant notamment de Brest, et qui doivent donc être dispersés entre les casernes de Rochefort et de Saintes en fonction des arrivées et des départs des bataillons³³. Toutefois, la mise en place d'une ligne ferroviaire « directe » entre Brest et Toulon *via* Saint-Pierre-des-Corps (Tours) et Roanne change par la suite cet état de fait et désengorge autant Rochefort, qu'elle marque son irréversible déclin naval, militaire et colonial.

29 SHD-MR, 2 E 27, fol. 131, dépêche ministérielle du 21 juin 1820.

30 Bernard Lutun (dir.), *Mémoires du baron Tupinier. Directeur des ports et arsenaux (1779-1850)*, Paris, Éditions Desjonquères, 1994, p. 8-9, 14. Jean Tupinier, député de la Charente-Inférieure à Rochefort où il siège notamment de 1837 à 1839, « très représentatif de cette France des notables qui marquera le XIX^e siècle » selon Étienne Taillemite, fait d'Indret l'établissement spécialiste de la vapeur et de Rochefort proche l'arsenal d'application privilégié de cette nouvelle technologie, dès les années 1820.

31 SHD-MR, série A – Commandement de la Marine, 2 A 4133 ; exemples d'envois pour l'année 1867 : charbons, huiles, vins, vivres, ustensiles, outils, armes, matériaux, matières, objets en tout genre, etc.

32 Bernard Plichard, « Les trois gares de Rochefort », *Roccafertis*, n° 43, janvier 2009, p. 136-151.

33 SHD-MR, registre 1 N 12, 9 mars 1895.

Dans sa thèse sur les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire, Jean-Noël Marlier étudie les cas de Brest, Cherbourg et Toulon ; mais pas de Rochefort. Cependant, il explique que « dans les ports où sont implantées les bases navales, des boutiquiers et négociants représentants des grandes entreprises attendent le moment opportun pour devenir des fournisseurs de la Marine, mais aussi et surtout, des notables³⁴ ». C'est ainsi qu'outre Bordeaux, nous avons par exemple la très locale et parallèlement très internationale ville de Cognac, se satisfaisant volontiers de la *Pax Britannica*, et qui prend une part active dans le *lobbying* saint-simonien aboutissant à la construction du chemin de fer dans les Charentes et du premier port de commerce de Rochefort sous le Second Empire. La mise en place de ces deux projets coïncide de plus avec la fin de la Seconde Guerre de l'opium puis le premier traité de libre-échange franco-britannique en 1860 et la fin de l'Exclusif colonial en 1861³⁵ : l'Exclusif colonial, qui interdisait aux colonies de commercer avec d'autres puissances que la métropole, est ainsi abrogé par Napoléon III sous la pression des saint-simoniens, militants de longue date de la libération des échanges commerciaux. L'actuel port de commerce de Rochefort-Tonnay-Charente, bien plus grand, est ensuite inauguré en 1890. La marine coloniale à Rochefort devient-elle ainsi, malgré elle, un instrument des milieux d'affaires maritimes et coloniaux³⁶ ? La question mérite d'être posée : en effet, en 1891, le plaidoyer du maire de Cognac en faveur de Rochefort, qui insiste sur son rôle de défense des échanges des ports commerciaux du Sud-Ouest, sur les richesses nourricières de son arrière-pays – l'*hinterland* – et sur la présence salutaire d'une forte population civile et militaire consommatrice, mais aussi diffuseuse de ses eaux-de-vie dans l'empire³⁷, rappelle encore ainsi s'il en était besoin l'importance que peut prendre la présence voire l'emprise de la Coloniale dans cette région et même bien au-delà. En matière de débouchés commerciaux, les flux s'avèrent donc importants et ne se limitent pas loin de là uniquement au Sud-Ouest français, à l'Angleterre et aux pays scandinaves. Enfin, en ce qui concerne la construction navale elle-même, la commission d'enquête de la Marine sur la

34 Jean-Noël Marlier, *Les Approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, Lille, ANRT, 2011, voir quatrième de couverture.

35 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Saint-Simon. L'utopie ou la raison en actes*, Paris, Payot & Rivages, coll. « Biographie Payot », 2001, p. 403-404 ; Éric Anceau, *Napoléon III*, Paris, Tallandier, coll. « Texto », 2012, p. 371-381.

36 Certains officiers sont ainsi critiqués voire accusés d'appartenir à une caste au service de cette « République des hommes d'affaires » de la fin du XIX^e siècle, ayant pour bras armés les « marsouins » des troupes de la Marine. Sur ce thème, lire l'ouvrage de Jean Garrigues, *La République des hommes d'affaires (1870-1900)*, Paris, Aubier, 1997.

37 SHD-MR, 2 A 5 2 (Dossiers d'affaires) : « Pour le maintien du port de Rochefort », synthèse en trois points de la conférence donnée par M. le docteur Moinet, sous la présidence de M. le maire de la ville de Cognac, publiée dans le journal *La Gironde* du 4 janvier 1891.

restructuration des arsenaux décide de faire de Rochefort un spécialiste des bâtiments légers dès 1849³⁸. Par la suite, Prosper de Chasseloup-Laubat puis Charles-Rigault de Genouilly ainsi que leurs successeurs comme Théophile Aube et Camille Pelletan, conscients des nombreux problèmes engendrés par la Charente quant à sa profondeur, son envasement et l'éloignement du port aunisien de l'océan Atlantique, poursuivent sur cette voie en faisant mettre sur cale des navires destinés aux colonies : gabarres, canonnières et frégates côtières lors de l'expansion coloniale d'avant 1900 ; puis, torpilleurs, contre-torpilleurs, sous-marins et submersibles.

Opposée à l'Angleterre lors de l'incident de Fachoda en 1898 avant de s'inquiéter des menaces navales grandissantes italienne et surtout allemande, la Marine se replie en partie sur le « lac français » méditerranéen dans le cadre de la constitution du « Bouclier de Neptune » notamment à partir de 1912³⁹. Cette rétractation sur les eaux européennes, qui a pour corollaire la supplantation grandissante de l'arsenal de Rochefort par celui de Bizerte⁴⁰, marque le début de la fin de la présence des navires de guerre charentais au sein de l'empire naval étendu.

CIRCULATIONS ET ATMOSPHÈRE(S) COLONIALE(S)

à la fin du XVIII^e siècle et jusqu'au premier quart du XIX^e siècle, Rochefort reste encore essentiellement tourné vers les « vieilles colonies » américaines. Or, plus le siècle de la révolution industrielle va avancer, plus la cité charentaise va se retourner du Ponant vers le Levant dans le sillage de Toulon, la porte militaire de l'Orient ; en particulier après l'ouverture du canal de Suez en 1869. Cette date marque pour Rochefort la rupture entre la ville-arsenal et la ville-caserne, entre la baisse de la construction navale – sa mission historique – et l'explosion du logement de troupes.

Effectuant un « *big switch* » en passant de l'Ouest à l'Est, des Antilles à l'Indochine, telle la « translation impériale britannique du continent américain vers le Raj »⁴¹, Rochefort garde cependant de nombreuses attaches avec les îles américaines notamment en matière de relégation militaire disciplinaire à Saint-Pierre-et-Miquelon et au pénitencier de Martinique ou encore de transport

38 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, SHD, 1997, t. I, p. 62.

39 Frédéric Saffroy, *Le Bouclier de Neptune. La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2015.

40 Alain Quella-Villéger (dir.), *Gaston Mauberger. Dans l'intimité de Pierre Loti (1903-1923)*, Saintes, Le Croît Vif, 2003, p. 53 ; SHD-MR, série D – Majorité générale, 1 D 3237 (sous-marins) et 1 D 514 (marins et matériels).

41 Jean-François Klein, « Un chaînon manquant impérial ? Les Monneron, une fratrie d'armateurs au tournant du monde », dans Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale. XVI^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, coll. « Enquêtes et documents », p. 49.

de condamnés civils depuis l'île de Ré jusqu'aux bagnes de Saint-Laurent-du-Maroni et de Cayenne⁴². Dans le même temps, les conquêtes engagées en Asie-Pacifique et en Afrique provoquent une profonde modification de ses missions et donc de sa logistique coloniale. À la fin du XIX^e, Rochefort se retrouve en conséquence, avec les 3^e et 7^e RIM et les 1^{er} et 3^e RAM, chargé de la relève des troupes du Tonkin et du Bénin⁴³, en parallèle du service colonial habituel et du maintien de l'ordre régulier dans le reste de l'empire aux côtés des différentes compagnies détachées outre-mer et issues des régiments de troupes de marine provenant des autres arsenaux⁴⁴. La réalisation, suite au traitement de registres matricules par année cible entre 1892 et 1914, d'une étude prosopographique mettant en perspective plusieurs typologies, amène à apprécier plus précisément les destinations coloniales des hommes rattachés au port de Rochefort.

144

Ainsi, en 1900, qu'ils soient simples soldats ou officiers, les Rochefortais, natifs comme d'adoption et pour beaucoup issus des « petites patries »⁴⁵ françaises, se répartissent majoritairement sur trois grandes aires coloniales : en premier lieu en « Indochine » (64 %) ; en second lieu en « Afrique » (32 %) ; enfin aux « Antilles » (4 %), principalement du fait des disciplinaires coloniaux⁴⁶. Cette répartition entre Asie, Afrique et Amérique pourrait ainsi expliquer la prépondérance de l'orientalisme mais surtout de « l'exotisme asiatique » à Rochefort, où la nébuleuse du « Parti colonial » républicain est représentée par l'influente Société de géographie locale ainsi que par les loges maçonniques portuaires, précocement implantées au XVIII^e siècle puis qui s'enracinent au XIX^e siècle avant de peser de tout leur poids sur la vie politique du département au tournant du XX^e siècle⁴⁷ avec notamment, en point d'orgue, leur appui à l'exposition coloniale de Rochefort en 1898⁴⁸.

42 Alain Quella-Villéger, *Rochefort. Histoires et anecdotes sur la ville*, Paris, Magellan & Cie Éditions, coll. « Pour l'amour de », 2018, p. 12.

43 Pierre Dufour, *3^e Régiment d'infanterie de marine*, Paris/Limoges, Charles-Lavauzelle, 1995, p. 27.

44 Cherbourg (1^{er} et 5^e RIM), Brest (2^e et 6^e RIM), Lorient (partie des 1^{er} et 3^e RAM), Toulon (4^e et 8^e RIM).

45 Voir Olivier Grenouilleau, *Nos petites patries. Identités régionales et État central en France, des origines à nos jours*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 2019.

46 « Indochine » : Cochinchine, Annam, Tonkin, Chine, Inde, Nouvelle-Calédonie, Tahiti ; « Afrique » : Algérie, Sénégal, Bénin, Soudan, Djibouti, La Réunion, Madagascar ; « Antilles » : Martinique, Guadeloupe, Guyane.

47 Pascal Even, « Le rôle des loges portuaires dans une province du littoral atlantique français : la franc-maçonnerie charentaise au XVIII^e siècle », dans Cécile Révauger & Éric Saunier (dir.), *La Franc-maçonnerie dans les ports*, Bordeaux, PUB, coll. « Monde maçonnique », p. 79 ; et lire Aurélie Jacquet & Laurent Vidal (dir.), « Le renouveau de l'idée coloniale à Rochefort, 1878-1904. Le cas de la loge "l'Accord Parfait" », mémoire d'histoire contemporaine, La Rochelle, université de La Rochelle, 2001.

48 Olivier Desgranges & Muriel Hoareau (dir.), *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940), op. cit.*, p. 83-91.

Comme son « américanisation » et ses « ambiances coloniales » au XVIII^e siècle⁴⁹, peut-être pouvons-nous alors parler de « asiatisation » et de « d'atmosphères coloniales » à Rochefort dans la seconde moitié du XIX^e siècle, marquée pêle-mêle par des approvisionnements en riz philippin et cochinchinois⁵⁰, l'établissement de fumeries d'opium « à la tonkinoise » dans les maisons closes et autres bordels⁵¹, la plantation de bambous chinois et de palmiers annamites⁵², l'obtention de « chinoiseries » et la constitution de nombreuses collections d'objets asiatiques⁵³, ou encore l'inspiration de comparaisons géographique et météorologique en particulier du fait du bistre Charente et de ses marais⁵⁴.

En conclusion, nous ne pouvons encore vraiment déterminer ni affirmer si Rochefort n'est qu'un « simple » port-caserne de l'Atlantique ; si la cité charentaise devient un « arrière-port » de Toulon, certes considéré comme le grand port de la Coloniale mais seulement véritablement à partir de 1870 ; ou si Rochefort peut finalement être considérée comme un véritable arsenal-caserne d'État impérial, s'intégrant dans les nombreux et divers réseaux de son époque, soit un aboutissement logique de son évolution soumise aux décisions politiques et géostratégiques. Pour Olivier La Cour-Grandmaison, la III^e République devient en effet impériale à partir de 1885, lorsqu'elle décide d'intervenir au Tonkin dans le cadre de la guerre franco-chinoise⁵⁵. Dès lors Rochefort se retrouve engagée, militairement, scientifiquement, commercialement et économiquement, dans cette entreprise impériale-républicaine.

Ces premiers résultats permettent ainsi, dans le cadre de cet article, de délimiter la chronologie et les périodes retenues, d'aiguiller notre propos, et de proposer de multiples pistes constituant un tout lié au fait colonial à Rochefort au XIX^e siècle, en parallèle du fil rouge des troupes coloniales et de leur logistique ; et en l'attente de prochains chiffres et de comparaisons plus précises faites avec les autres arsenaux métropolitains. À l'instar du « Service

49 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 283.

50 Archives départementales de la Charente-Maritime, série M – Administration générale et économie, sous-série 12 M 5 – Situation des récoltes (1840), 12 M 5/16 ; SHD-MR, 2 A 4 133, commande du 3 mai 1867.

51 Alain Quella-Villéger, *Rochefort*, op. cit., p. 70.

52 *Ibid.*, p. 6, 54, 56, 68.

53 Citons notamment Pierre Loti, Henri Rieunier, Victor Liotard, Ludovic Savatier ou encore Pierre-Jules Silvestre, troupier de marine puis haut-fonctionnaire colonial à la fin de sa carrière ainsi que secrétaire général de la Société de géographie de Rochefort fin XIX^e-début XX^e siècle ; voir SHD-MR, 46 S, fonds Silvestre (1841-1937).

54 Alain Quella-Villéger, *Rochefort*, op. cit., p. 15, 69 ; et les comparaisons de Loti dans Alain Quella-Villéger & Bruno Vercier (dir.), *Pierre Loti. Soldats bleus. Journal intime (1914-1918)*, Paris, La Table Ronde, 1998, p. 41.

55 Olivier La Cour-Grandmaison, *La République impériale. Politique et racisme d'État*, Paris, Fayard, 2009.

des colonies » au XVIII^e siècle, nous trouvons donc à Rochefort, au siècle suivant, une « Direction des colonies » avec un « Bureau », ayant notamment pour prérogatives de s'occuper des troupes de marine, des disciplinaires des Colonies, des bagnards à transférer en Guyane ou en Nouvelle-Calédonie ou encore d'approvisionner les compagnies en garnison outre-mer. Nous pouvons d'ailleurs nous demander ce qu'a pu apporter la main-d'œuvre bagnarde en termes de maintien d'activité dans la ville-arsenal, en parallèle de l'implantation des troupes de marine à Rochefort en particulier entre les années 1822 (création officielle de l'« infanterie de marine ») et 1852 (fermeture du bague de Rochefort)⁵⁶ et quelle dimension peut prendre la ville en matière de « ville-école » ou de « ville-laboratoire » (médecine, botanique, hydrographie, photographie militaire, etc.). Enfin, l'étude des archives notariales et des inventaires après décès n'est pas à négliger pour retracer la circulation dans les foyers charentais des biens matériels provenant des colonies⁵⁷.

146

Nous pouvons ainsi dire, en l'état actuel des recherches, qu'une certaine continuité de modalités logistiques est observable de la Révolution à la monarchie de Juillet voire jusqu'à la guerre de Crimée; et que la ville-arsenal n'est pas en déclin au XIX^e siècle si l'on prend comme indicateur non plus le navire mais bien le soldat⁵⁸. Ce nouveau paradigme expliquerait par exemple pourquoi Rochefort se spécialise tant dans la médecine coloniale, mais aussi pourquoi son déclassement officiel se produit aussi soudainement entre 1909 et 1913. Du Rochefort colonial hérité du siècle des Lumières au Rochefort impérial de l'ère républicaine, avec des « colons sans colonie(s) » après 1914⁵⁹, « l'oubli », dans l'historiographie de la cité de Colbert, de la pourtant longue période coloniale de Rochefort au non moins long XIX^e siècle, paraît donc découler autant de la période de sursis de l'arsenal obtenue la veille de de la rupture que constitue la Grande Guerre – où l'on voit le 3^e RIC de Rochefort, engagé dans l'armée d'Orient, se faire décimer dans les Balkans au large de

56 SHD-MR, série P – Inscription maritime et navigation commerciale, sous-série 7 P – Quartier d'inscription maritime de Rochefort, 7 P5 / 12-19 (bagnards employés aux constructions navales).

57 Rappel de Michel Figeac lors de l'introduction du colloque international « La Nouvelle-Aquitaine et les outre-mers: le métissage des cultures matérielles (XVIII^e-XIX^e siècles) » des 9, 10 et 11 octobre 2019.

58 Selon la réflexion de Thierry Sauzeau concernant la fréquentation du port de Tonnay-Charente par les navires de commerce dans Éric Normand & Thierry Sauzeau (dir.), *De Tonnay à Charente. Histoire d'une porte maritime charentaise*, La Crèche, Geste éditions, 2013, p. 84; réflexion appliquée au cas de Rochefort la militaire.

59 Comme l'a récemment souligné Olivier Desgranges lors du colloque international « Des patrimoines transatlantiques en miroir. Mémoires du premier empire colonial français », ayant eu lieu à La Rochelle-Université les 14 et 15 novembre 2019; et d'après le titre du roman d'Odette Valence, *Colons sans colonie*, publié aux éditions Flammarion en 1935 et qui décrit la vie militaire rochefortaise d'après la fermeture de l'arsenal, de la fin des années 1920 au milieu des années 1930.

Salonique puis en Serbie, « synthèse entre le front “industrialisé” occidental et des fronts [...] de type “guerre coloniale” »⁶⁰ –, que de sa brutale fermeture à la fin des Années folles. Après la mort, en 1923, de l’un des derniers et surtout plus influents défenseurs de l’arsenal charentais en la personne de l’écrivain et officier de marine Pierre Loti, symbole s’il en fut de la période coloniale dix-neuviémiste de Rochefort-sur-Mer ; l’influence des coloniaux de la navale et de l’armée s’étiole rapidement face à celle de la bourgeoisie commerçante et coloniale de La Rochelle, pleinement intégrée dans les différents réseaux transimpériaux de la première moitié du xx^e siècle.

60 Christophe Bertaud, « Les victimes du 3^e RIC de Rochefort à bord de *La Provence II* », dans Mickaël Augeron, Sylvie Denis & Louis-Gilles Pairault (dir.), *Entre terres et mers. La Charente-Maritime dans la Grande Guerre (1914-1918)*, La Crèche, La Geste, 2018, p. 206-208 : six cents victimes, soixante-dix communes de la Charente-Inférieure touchées ; *Historique du 3^e régiment d’infanterie coloniale pendant la guerre (1914-1919)*, Rochefort-sur-Mer, Imprimerie Norbertine, 1920, p. 25-26 ; François Cochet, « L’armée d’Orient, des expériences combattantes loin de Verdun », *Cahiers de la Méditerranée*, n°81, 2010, p. 91-103.

LES PAQUEBOTS DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSATLANTIQUE, DES VECTEURS DE DIFFUSION OUTRE-
ATLANTIQUE DU MODÈLE GASTRONOMIQUE FRANÇAIS

Jean-Baptiste Schneider
Doctorant

En 1855, les frères Émile et Isaac Pereire fondent la Compagnie générale maritime qui, par décret de l'empereur Napoléon III, prend le nom de Compagnie générale transatlantique le 25 août 1861. Pendant cent dix années, de 1864 à 1974, la société de navigation française, également surnommée French Line ou Transat, exploite l'artère vitale qui relie la cité du Havre à la ville de New York. Durant cette période, la quarantaine de paquebots lancés successivement sur l'Atlantique nord assurent, outre l'acheminement de la poste et le transfert de produits alimentaires, le transport de millions de passagers entre les deux continents. Indépendamment de ses missions premières, la flotte de la Compagnie générale transatlantique incarne la vitrine du savoir-faire de la nation à laquelle elle appartient. Les notes internes du directeur Jean Marie¹ conservées dans les archives de la société de navigation française nous révèlent toute l'importance accordée à ce sujet :

Il est à peine besoin de redire le caractère de nécessité nationale qui s'attache pour la France à être représentée de façon aussi brillante que possible sur l'Atlantique Nord, par des paquebots qui, réalisant une véritable synthèse de notre génie national, constituent d'efficaces agents de propagande française².

Au-delà d'être des expositions permanentes de l'industrie d'un pays, et comme le souligne Charles de Gaulle lors du lancement du transatlantique *France* le 11 mai 1960, le paquebot est un instrument puissant pour « transporter des pensées et des activités, des foyers de connaissance et de source de travail, de l'art et de la richesse [de la nation]³ ». En ce sens,

1 Président de la Compagnie générale transatlantique de 1944 à 1961.

2 AFL (Archives de l'association French Lines) 1997 004 6352, notes de Jean Marie, président de la Compagnie générale transatlantique, pour la remise en service du paquebot *Liberté* (1950-1962).

3 Edmond Lanier, *Compagnie générale transatlantique, de la pêche à la morue au paquebot France*, Paris, Plon, 1962, p. 218.

CF FRENCH LINE **WV R**
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

EXPRESS MAIL STEAMERS FAMOUS FOR THEIR CUISINE, CHOICE WINES, ETC.

PLYMOUTH DIRECT to NEW YORK

1. Anonyme, *French Line, Express mail steamers famous for their cuisine, choice wines, etc.*, ca 1921, reproduction d'une affiche sur carte postale

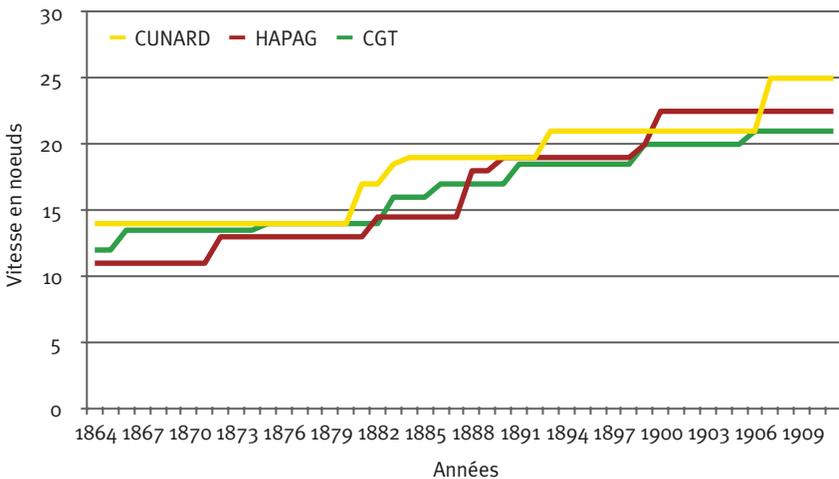
les navires et leur nomadisme concourent à la diffusion sur le territoire américain de la culture d'une société. S'il est avéré que la majorité des *liners* français ne se démarquaient pas de la concurrence par leur vitesse, il n'en demeure pas moins qu'ils bénéficiaient d'une réputation incontestée pour la qualité du service et de la table dispensés durant la traversée. Dès lors, quelle est la contribution des paquebots de la Compagnie générale transatlantique dans le rayonnement outre-Atlantique du modèle gastronomique français ? Est-il possible d'identifier les canaux pluriels qui ont permis un tel phénomène ?

L'examen approfondi des archives de la Transat conservées par l'association French Lines située au Havre nous apporte des éléments de réponse. Les rapports des conseils d'administration et de direction, les correspondances internes ou encore les études techniques sur la conception des navires sont autant de sources qui mettent en lumière l'évolution de la politique commerciale adoptée par la société maritime. Malgré un riche fonds documentaire matérialisé par six kilomètres d'archives, certaines données, comme la composition des menus servis au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, font défaut. Face à cette situation, et partant du principe que la ligne maritime assurait la destination de New York, nos recherches se sont élargies aux bibliothèques et aux centres d'archives de cette ville. Qui plus est, les multiples contacts avec des collectionneurs privés français et étrangers nous ont permis de construire un corpus constitué de plusieurs milliers de documents et objets originaux relatifs à l'alimentation à bord des navires. Enfin, les récits des passagers d'époque exprimés dans la littérature française et américaine ainsi que les mémoires orales des anciens membres du personnel navigant qui ont été mobilisées tout au long de nos recherches témoignent de la mise en application de directives spécifiques à l'alimentation embarquée.

La gastronomie française, modèle culturel et repère identitaire d'une nation, est constituée de multiples facettes, matérielles et immatérielles. Loin d'être exhaustive, notre approche s'articule autour de plusieurs dimensions interactionnelles qui lui donnent vie : la composition des menus, l'ordre de présentation des plats, les techniques de dressage et de service des mets, l'apprêtement de la table qui va de pair avec le décorum de la salle à manger, le choix des produits, le savoir-faire du personnel et la convivialité autour du repas. L'étude que nous vous proposons s'inscrit principalement sur une période allant du début du XX^e siècle jusqu'en 1974, année de cessation des activités de la French Line. Pour bien comprendre la pertinence de nos propos, revenons brièvement sur les motivations qui ont incité la Compagnie générale transatlantique à faire du modèle gastronomique français sa griffe.

Malgré les contraintes d’approvisionnement, de stockage, de transformation et de distribution des denrées inhérentes au XIX^e siècle, la Transat est, dès sa création, soucieuse d’offrir à sa clientèle une table de qualité. Cette attention rencontre un vif succès comme en témoignent les récits des passagers⁴ et les articles de presse⁵ qui soulignent sa prééminence dans ce domaine. Parallèlement, la société maritime française se voit confrontée à un problème majeur. Les performances de vitesse des compagnies rivales la placent en situation d’infériorité. Cela s’explique par les dimensions réduites du port havrais et l’insuffisance de ses infrastructures qui limitent la taille de ses paquebots et, par conséquent, leur puissance motrice⁶. À l’aube du XX^e siècle, l’écart se creuse comme le révèle notre étude qui compare les vitesses moyennes des paquebots de la Compagnie générale transatlantique avec celles de ses principaux concurrents entre 1864 et 1911 (graphique 1). En effet, les sociétés de navigation britannique Cunard et germanique Hamburg-Amerika Line exploitent, elles aussi, la ligne de l’Atlantique Nord avec des escales en France.

Graphique 1. Vitesse moyenne des paquebots de la Cunard, de la Hamburg-Amerika Line (HAPAG) et de la Compagnie générale transatlantique (CGT) entre 1864 et 1911



4 Ernest Berchon, *En steamer d’Europe aux États-Unis. Histoire, souvenirs, impressions de voyage*, Le Havre, éditions Lepelletier, 1867, p. 213 ; Tony Visinet, *Un mois aux États-Unis et au Canada*, Paris, éditions de la Compagnie générale transatlantique, 1887, p. 7, 20.

5 « The New Steamship Pereire, of the General Trans-Atlantic Company’s Line », *The New York Times*, 19 avril 1866 ; « The French Line », *The New York Times*, 26 avril 1873 ; « On Ocean Going Hotels, Menus Which Show How Tourists Fare When on Shipboard », *The New York Times*, 5 avril 1896.

6 AFL 1997 004 5185, délibérations du conseil d’administration du 10 juillet 1901.

À partir de 1902, la clientèle américaine devient son marché cible. Dans le but de se faire pleinement connaître aux États-Unis, le comité de direction de la Compagnie générale transatlantique met en place une vaste stratégie de conquête. Le 2 décembre 1901, il décide de réduire de façon significative la publicité destinée aux agences de France au profit d'une grande campagne publicitaire sur le sol américain. Le budget initialement destiné à la communication sur le territoire des États-Unis est augmenté de 30 000 francs et atteint la somme annuelle de 80 000 francs. De plus, le comité de direction conçoit le projet de collaborer avec les grands titres de presse américains, comme le *New York Herald*, « dont la diffusion est considérable dans toutes les provinces des États-Unis⁷ ». C'est dans ce contexte que la Transat doit, selon la convention du 8 juillet 1898 passée avec l'État, mettre en service son nouveau paquebot *La Provence* au plus tard le 1^{er} avril 1903. Néanmoins, les difficultés à recruter une main-d'œuvre qualifiée et le retard dans la livraison des commandes passées aux usines métallurgiques, alors accaparées par les travaux de l'Exposition universelle de Paris, la contraignent à différer sa mise en service en 1904⁸ puis en 1906. Face aux compagnies rivales qui poursuivent leur escalade de la vitesse, ce retard a pour conséquence de la classer dernière dans ce domaine. Or, et selon le célèbre proverbe de Benjamin Franklin « *time is money*⁹ », la rapidité de traversée est un argument de poids pour les impatientes hommes d'affaires américains.

Devant son incapacité à rivaliser sur ce registre, la Compagnie générale transatlantique abat son atout-maître : offrir à ses passagers américains une table de prestige composée des grands classiques de la cuisine française tout en les plongeant au cœur du cadre fascinant des grands rois de France. Il convient de préciser qu'en ce début du xx^e siècle, les modifications progressives des aménagements et des équipements des paquebots, comme l'installation de chambres frigorifiques, permettent dorénavant à la société maritime française d'afficher totalement sa différence avec les compagnies étrangères concurrentes en exploitant au mieux la réputation de la cuisine et de l'art de vivre nationaux.

7 AFL 1997 004 5204, registre des procès-verbaux des réunions du comité de direction du 2 décembre 1901.

8 AFL 1997 004 5185, délibérations du conseil d'administration du 9 janvier 1901.

9 Benjamin Franklin & Henry Stueber, *The Life and Works of Dr. Benjamin Franklin*, Bungay Brightly & Childs, 1815, p. 181.



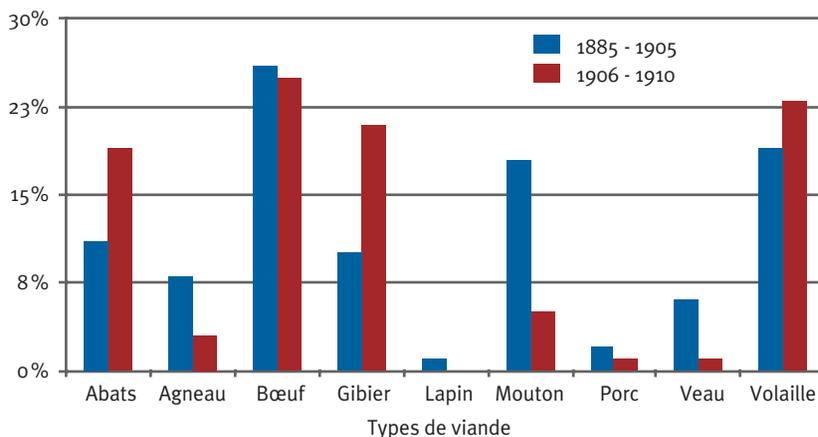
2. Ernest Louis Lessieux, Le paquebot *La Provence*

L'étude des menus proposés durant la traversée maritime nous livre de précieuses informations sur les variations que connaît l'offre alimentaire en mer. La mise en ligne de *La Provence* en avril 1906 donne le coup d'envoi de la haute gastronomie à bord des paquebots français. Ce point de rupture est mis en exergue par notre enquête sur le contenu des menus proposés avant et après 1906. Pour réaliser notre investigation, nous avons réuni, au bout de quatre années de recherches, cent treize supports imprimés représentant un total de 2 117 plats servis sur la ligne qui relie Le Havre à New York entre 1885 et 1910. Ces deux dates correspondent respectivement aux premiers menus conservés dans les différents centres d'archives et à la fin des menus imposés qui sont remplacés par les cartes à choix multiples. Afin d'identifier clairement l'ampleur du changement, notre fonds documentaire est divisé en deux corpus. Le premier s'attache à analyser cinquante-neuf menus pour un total de 993 mets couvrant une période comprise entre 1885 et 1905 tandis que le deuxième porte sur cinquante-quatre menus représentant un total de 1 124 plats servis entre 1906 et 1910. Avant de restituer les résultats de nos enquêtes, il convient de préciser les limites et les biais de notre démarche. Le principal écueil est lié au fait que les mets proposés ne reflètent pas les plats réellement consommés par les passagers. En effet, chaque voyageur dispose d'une liberté alimentaire notoire et peut, selon ses envies, écarter certaines préparations culinaires de son registre alimentaire. C'est pourquoi nous abordons notre étude sous l'angle de l'offre. La méthodologie employée présente également des failles inhérentes à toute analyse réalisée à partir d'échantillons. Toutefois, l'amplitude de nos sources et les tendances marquées des menus propres à chaque période historique étudiée nous autorisent à brosser une esquisse de l'offre alimentaire destinée aux passagers. Ainsi, telle une mosaïque reconstituée, cette étude dévoile, d'une part, des changements majeurs tant dans la quantité que dans la nature des denrées distribuées lors du voyage et, d'autre part, fait ressortir la composition et l'articulation des mets.

Il ressort de ce dépouillement que deux grandes familles d'aliments, les viandes et les poissons, témoignent particulièrement d'une variation dans l'offre alimentaire. Le détail des familles (viande, poisson...) par produit (bœuf, mouton, porc, volaille...) atteste des efforts menés sur la nourriture de la ligne de New York exprimés lors de l'assemblée générale ordinaire du 15 juin 1906¹⁰. Attachons-nous dans un premier temps à étudier l'évolution des denrées carnées.

10 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 15 juin 1906.

Graphique 2. Comparaison de l'offre des viandes proposées durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



156

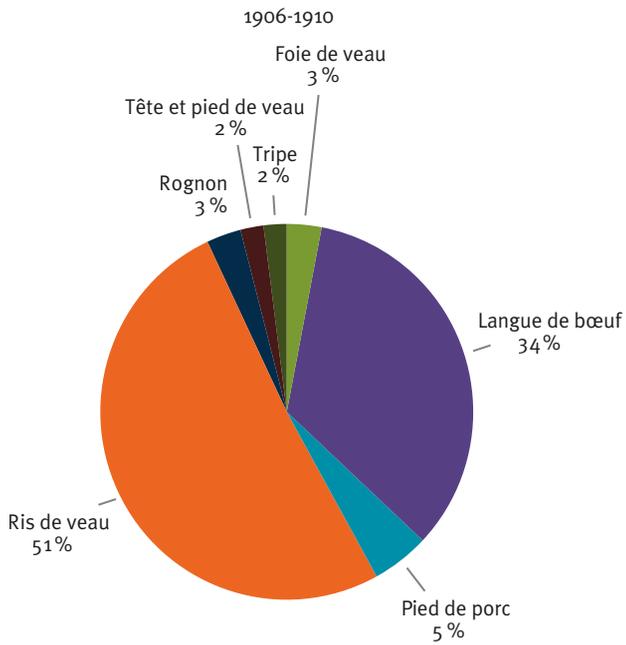
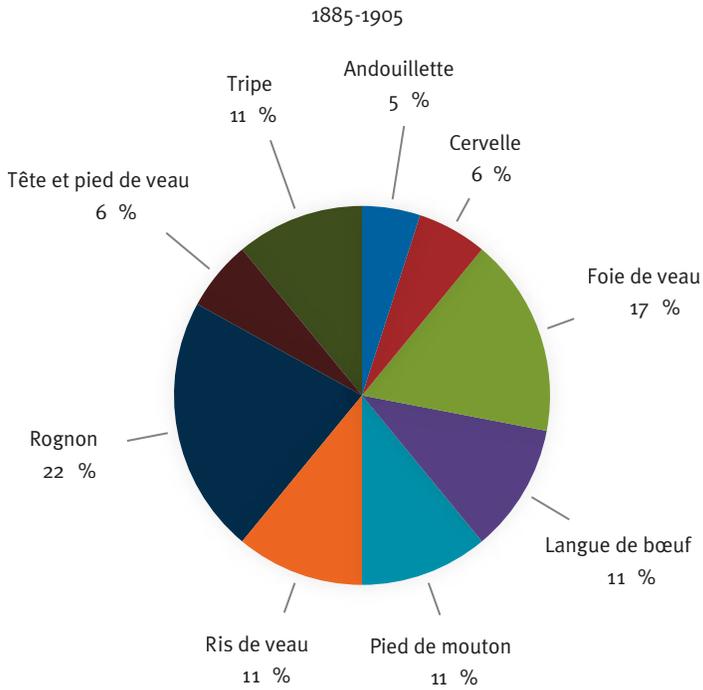
L'offre est significativement modifiée pour la gamme des viandes d'ovins. Le mouton enregistre la plus forte baisse puisque de 18 %, il passe à 5 % des viandes proposées après 1906. L'agneau est également moins représenté et accuse une diminution de presque deux tiers. Dans le même temps s'accroissent les mets à base d'abats qui, avec 11 % avant 1906, font un bond à 19 % des propositions et, de façon encore plus notable, les gibiers qui doublent leur pourcentage en passant de 10 % à 21 %. Afin de cerner plus précisément cette tendance, il convient d'examiner en détail les deux gammes qui connaissent la plus forte augmentation : les abats et les gibiers (**graphique 3**).

On ne peut que souligner l'hégémonie du ris de veau qui s'octroie plus de la moitié de l'offre. De 11 %, il passe à 51 % après 1906. L'accroissement marqué de la proportion de langue de bœuf, trois fois supérieure, s'explique par sa fréquente mise en avant en tant que hors-d'œuvre. Faut-il déduire de la forte diminution, voire quasi-disparition de certains abats comme les pieds de mouton, les tripes ou encore les rognons, un désintérêt de la clientèle aisée pour leur saveur moins raffinée ?

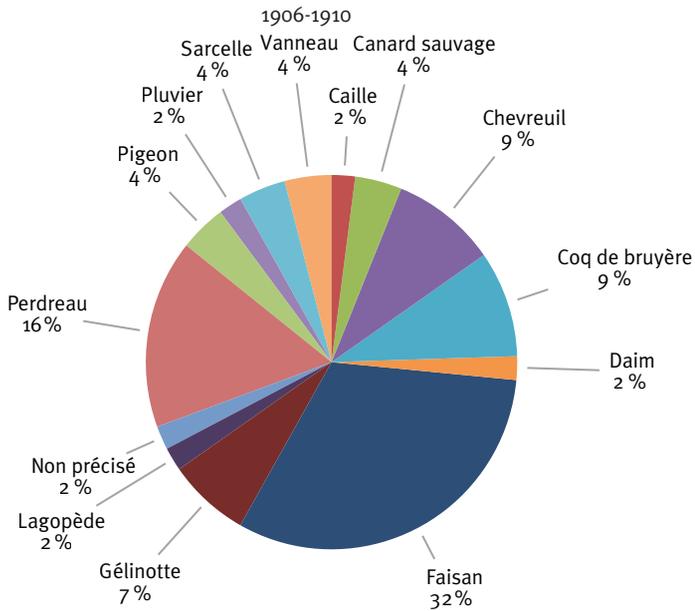
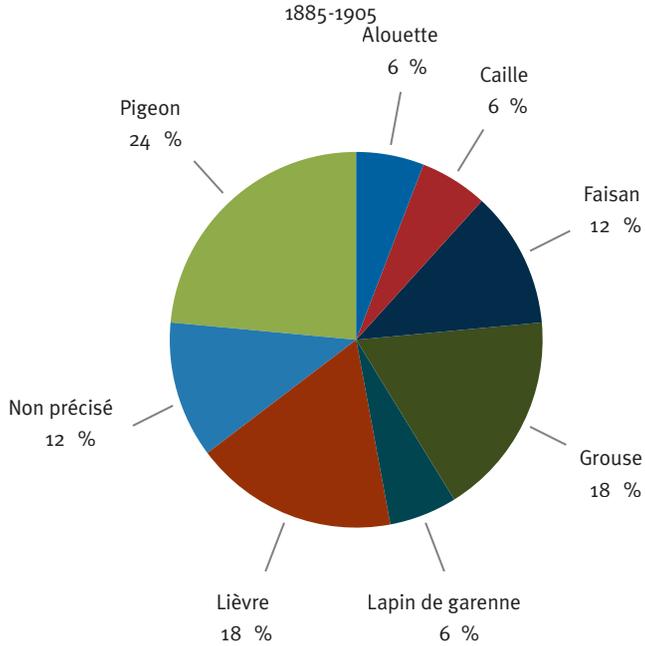
Cette situation de profond bouleversement s'observe également pour les gibiers (**graphique 4**).

D'une manière globale, on assiste à une diversification des gibiers proposés. L'offre s'étoffe de multiples petits gibiers à plumes comme le pluvier, la sarcelle, le vanneau, la gélinoite ou encore le coq de bruyère, volatiles à la chair raffinée plébiscités par l'élite du bord. Cette observation est confortée par la place que prend le faisan puisqu'il occupe désormais un tiers des denrées issues de la chasse. Ces produits renvoient une image de prestige et participent à la noblesse de la table. La gamme des viandes n'est pas la seule à témoigner d'un changement profond de l'offre alimentaire. Celle des poissons connaît les mêmes variations (**graphique 5**).

Graphique 3. Comparaison de l'offre des abats proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



Graphique 4. Comparaison de l'offre des gibiers proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



Deux poissons arrivent en force : le saumon et la sardine. Tout comme la langue de bœuf, cette dernière est couramment proposée en hors-d'œuvre sous forme de sardine à l'huile. Elle couvre dorénavant un quart de l'offre. Le saumon, « poisson de luxe, très recherché des gourmets à raison de sa saveur agréable, de la fermeté et de la succulence de sa chair », selon les propos du médecin français Jean-Baptiste Fonssagrives¹¹, enregistre une augmentation impressionnante de 250 %. La sole, poisson à chair fine, accuse également une hausse sensible et atteint 6 %. Cette valorisation des produits raffinés se fait au détriment des denrées aux saveurs plus marquées comme le maquereau et le hareng ou moins prestigieuses à l'image de la morue et du merlan.

La mise en valeur, dans les menus, de produits synonymes de luxe alimentaire que sont le caviar, le foie gras et la truffe¹² est un indicateur probant du niveau de prestige de la table des paquebots de la Compagnie générale transatlantique (**graphique 6**).

De façon générale, les trois produits étudiés affichent une progression remarquable. La truffe est quatre fois plus utilisée puisqu'elle apparaît dans l'élaboration de 25 % des menus analysés sur la période allant de 1906 à 1910 contre seulement 6 % avant 1906. De même, l'offre de foie gras présenté sous différentes formes connaît une forte augmentation, de 6 %, elle passe à 17 %. L'apparition du caviar servi en hors-d'œuvre confirme le positionnement haut de gamme adopté par la Compagnie générale transatlantique. Celui-ci est présent dans 6 % des menus imprimés après 1906.

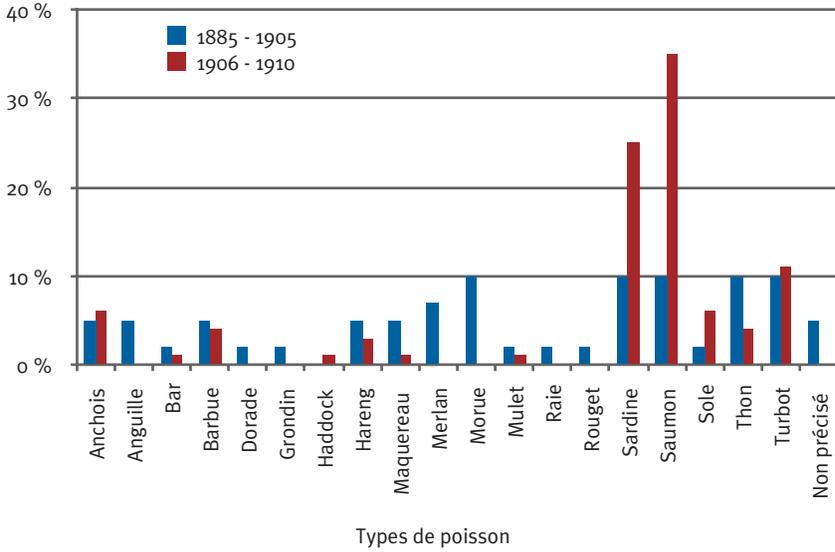
DES PLATS INSPIRÉS DES GRANDS CLASSIQUES DE LA CUISINE FRANÇAISE

L'élévation du prestige de la table se traduit également dans les modes de préparation des denrées et la dénomination subtile des plats en référence aux grands courants de l'époque. Dans la première décennie du ^{xx}e siècle, les préparations culinaires se complexifient et la cuisine gagne en raffinement. Cette transition est illustrée par la comparaison de deux menus de dîners première classe représentatifs de ceux servis en 1900 et en 1906 (**tableau 1**).

¹¹ Jean-Baptiste Fonssagrives, *Dictionnaire de la santé*, Paris, Éditions Delagrave, 1876, p. 675.

¹² Dès le début du ^{xx}e siècle, le caviar est considéré en France comme « un aliment de luxe » (Labbé H., « Les œufs et laitances de poissons dans l'alimentation », dans Georges Maneuvrier [dir.], *La Science au ^{xx}e siècle*, Paris, éditions Delagrave, 1907, p. 208). Selon le docteur Jean-Baptiste Fonssagrives, le foie gras est « l'ornement obligé des dîners d'apparat » et entre dans la composition « des repas de luxe » tandis que la truffe est considérée comme « l'accompagnement luxueux » des dîners. Jean-Baptiste Fonssagrives, *Dictionnaire de la santé*, *op. cit.*, p. 385, 724.

Graphique 5. Comparaison de l'offre des poissons proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



Graphique 6. Comparaison de l'offre des produits synonymes de luxe alimentaire proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910

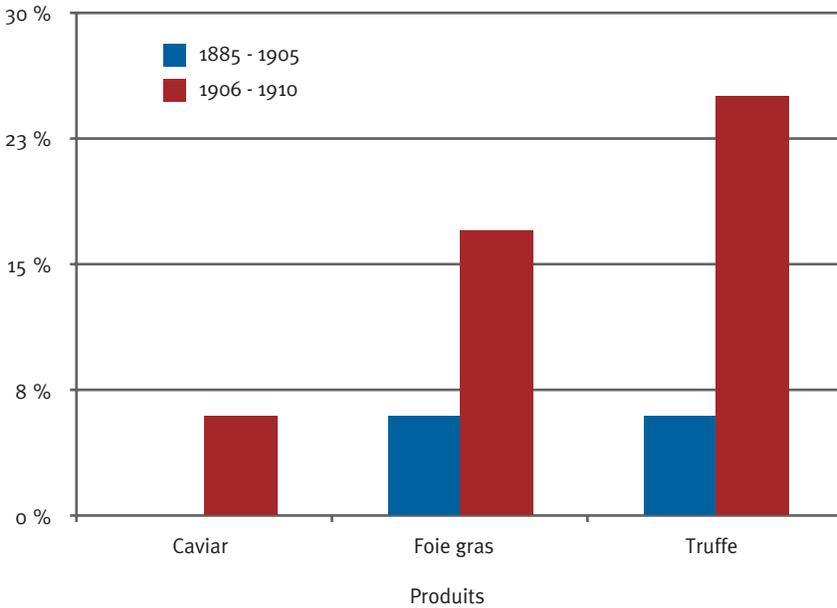


Tableau 1. Exemples de dîners première classe servis à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique en 1900 et en 1906

Dîner du 28 janvier 1900 première classe servi à bord du paquebot <i>La Champagne</i>	Dîner du 27 septembre 1906 première classe servi à bord du paquebot <i>La Provence</i>
Potage Faubonne	Potage crème régence
Consommé tapioca	Consommé printanier royal
Rissoles	Petites bouchées à la Lucullus
Filet de barbu fines herbes	Saumon grillé maître d'hôtel
Selle de mouton écossaise	Fricandeau à la Godard
Endives braisées au jus	Petits pois à la française
Champignons sautés	Filet de bœuf garni de croquettes
Aloyau rôti	Asperges sauce Mousseline
Dindonneau	Cailles bardées sur toasts
Salade	Salade
Gâteau feuilleté	Gâteau pain de Gênes
Glace groseille	Glace Horton
Fromage	Nougat
Poires, mandarines, noix, marrons grillés	Mendiants
	Fromages
	Fruits
	Pralines, dragées, coiffures

161

Tableau 2. Exemples de traductions en anglais de dîners première classe servis à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique en 1900 et en 1906

Dîner du 28 janvier 1900 première classe servi à bord du paquebot <i>La Champagne</i>	Dîner du 27 septembre 1906 première classe servi à bord du paquebot <i>La Provence</i>
Bean Soup	Potage crème Régence
Consomme tapioca	Consommé printanier royal
Rissoles	Petites Bouchées à la Lucullus
Filet of brill	Broiled salmon
Saddle of mutton	Fricandeau à la Godard
Endives	Green peas à la Française
Mushrooms	Filet of beef with Croquettes
Roastbeef	Asparagus Mousseline sauce
Young turkey	Larded quails on toasts
Salad	Salade
Cake, ice cream	Gâteau pain de Gênes
Cheese	Horton ice cream
Pears, mandarines, nuts, chestnuts	Nougat
	Nuts, almonds and raisins
	Cheeses
	Fruits
	Pralines, dragées, coiffures

La composition des menus est réalisée de concert par le commissaire et le chef de cuisine. Plus de 90 % des mets cuisinés, proposés après 1906, sont référencés dans le *Guide culinaire* d'Auguste Escoffier publié trois années auparavant. En puisant leur inspiration dans son recueil de recettes, les responsables de l'élaboration des menus signent une carte typiquement française et ancrent leur prestation dans la lignée de celle des prédécesseurs que sont Urbain Dubois, Jules Gouffé ou encore Marie-Antoine Carême.

À bord des paquebots de la French Line, les menus bénéficient d'une traduction écrite en anglais. Bien que la clientèle américaine soit sa cible favorite, il est intéressant de constater que la Compagnie générale transatlantique s'attache à conserver les appellations culinaires propres à sa nation (**tableau 2**).

Tandis qu'en 1900 la traduction des mets facilite leur compréhension auprès des passagers anglo-saxons, celle de 1906 nécessite un développement plus soutenu de la part du personnel préposé au service qui se voit contraint de maîtriser parfaitement le *Guide culinaire* et la langue anglaise. Si la conservation des appellations culinaires dans leur langue d'origine favorise les échanges, la convivialité, la mise en valeur et la transmission d'un patrimoine culinaire, leur aspect « exotique » perçu par la clientèle américaine concourt à l'offre de dépaysement tant recherchée par la compagnie maritime française.

UNE STRUCTURE DES MENUS TYPIQUEMENT FRANÇAISE

Le service à la russe qui, au cours du XIX^e siècle, remplace progressivement le service à la française entraîne une diminution du nombre des mets proposés dans un menu. Néanmoins, et selon les observations de Jean-Louis Flandrin, cette nouvelle méthode de service n'a que très peu d'impact sur leur ordre de présentation¹³. L'enchaînement des plats servis à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique suit un plan proche de celui qu'Auguste Escoffier recommande dans son ouvrage intitulé *Le Livre des menus, complément indispensable du Guide culinaire*¹⁴ (**tableau 3**).

Tout comme Auguste Escoffier le préconise¹⁵, les potages clairs et liés sont uniquement servis le soir. Des hors-d'œuvre et des œufs viennent les remplacer au repas de midi. Les rôts du dîner se composent généralement d'une viande de boucherie et d'une volaille ou d'un gibier à plumes. Ils sont ponctués par un service de légumes, le plus souvent des asperges, des artichauts ou des petits pois. Lorsque le menu propose du foie gras, celui-ci est placé entre les rôts

¹³ Jean-Louis Flandrin, *L'Ordre des mets*, Paris, Éditions Odile Jacob, 2002, p. 163.

¹⁴ Auguste Escoffier, *Le Livre des menus. Complément indispensable du Guide Culinaire*, Paris, Imprimerie Grévin, 1912, p. 8, 11.

¹⁵ *Ibid.*, p. 36.

Tableau 3. Ordre de présentation des mets du déjeuner et du dîner en 1906

Ordre de présentation des mets du déjeuner	Ordre de présentation des mets du dîner
Hors-d'œuvre	Potage et consommé
↓	↓
Œufs	Relevé
↓	↓
Relevés ou entrées	Poisson
↓	↓
Plat de poisson ou de viande (souvent en sauce)	Entrée de boucherie, de volaille ou de gibier
↓	↓
Rôts	Rôts
↓	↓
Desserts	Salade
↓	↓
Fromages	Desserts
↓	↓
Fruits	Fromages
	↓
	Fruits et confiseries

et la salade. Selon les usages de l'époque¹⁶, le fromage se positionne entre les desserts et les fruits. En analysant notre corpus de menus, la dissociation totale du sucré et du salé n'apparaît clairement qu'en 1933 puisque à partir de cette date, le fromage est présenté systématiquement entre la salade et les pâtisseries. Enfin, les sorbets et les glaces servis ponctuellement ne sont proposés que lors des dîners. En perpétuant une syntaxe qui plonge ses racines dans des pratiques nées sous le règne de Louis XIV, la Compagnie générale transatlantique marque l'appartenance de sa table à l'histoire d'une nation et diffuse ainsi, dans le Nouveau Monde, un modèle gastronomique typiquement français.

DRESSAGE DES PLATS ET MÉTHODES DE SERVICE

L'analyse de l'apprêtement des mets, leurs esthétiques visuelles et les techniques de service nous offrent un angle d'observation différent du degré de prestige de la table des transatlantiques français. Malheureusement, pour cette époque, les informations sur ce sujet se révèlent restreintes. L'unique source iconographique en notre possession émane d'une brochure conçue par la Compagnie générale transatlantique. Celle-ci est destinée à faire connaître le paquebot *La Provence* au grand public¹⁷. Le chapitre intitulé « Les cuisines » est enrichi d'une illustration que nous reproduisons (fig. 3).

16 Jean-Louis Flandrin, *L'Ordre des mets*, op. cit., p. 140.

17 S.S. *La Provence*, Paris, éditions Devambez, 1906.



3. Anonyme, *Les Cuisines du paquebot La Provence*, illustration
S.S. *La Provence*, Paris, éditions Devambe, 1906, p. 40.

L'exposition ostensible de deux plats au premier plan attire particulièrement notre attention. Leur montage n'est pas sans rappeler les chromolithographies de Jules Gouffé publiées en 1867 dans *Le Livre de cuisine*¹⁸.

La ressemblance des plats dessinés par l'auteur de l'illustration des cuisines du paquebot *La Provence* avec les originaux est telle qu'il est permis de douter de leur véracité (fig. 4 à 7). D'autres éléments concourent à étayer notre opinion. D'une part, et bien que de multiples dénominations de sauces comme « Vénitienne », « Mirabeau » ou encore « Bonnefoye » caractérisent les préparations à base de saumon, l'appellation « saumon à la Chambord » est absente des 2 117 plats étudiés. Il en va de même pour les poulardes à la Godard. D'autre part, les plats de Jules Gouffé sont glorifiés par une série d'hâtelets. Or cet ustensile de service ne fait pas partie de la liste des pièces d'orfèvrerie achetées par la Compagnie générale transatlantique auprès de la maison Christofle pour assurer l'armement de son navire¹⁹. Enfin, un dernier constat vient confirmer notre critique. La brigade de cuisine de *La Provence* est composée d'un chef, de huit cuisiniers et de huit aides de cuisine²⁰ qui doivent assurer quotidiennement la production de plusieurs centaines de plats²¹. L'effectif restreint de personnel ne semble pas suffisant pour reproduire en série des pièces artistiques de la finesse de ceux de Jules Gouffé.

Quoi qu'il en soit, ces représentations attestent de cette volonté de la Compagnie générale transatlantique de faire de la grande cuisine française son étendard. Il convient ainsi de les appréhender comme des symboles, des figures allégoriques, une évocation philosophique en soi qui exprime l'esprit de la cuisine dispensée à bord. Son *artifiction* (terme employé par Évelyne Cohen et Julia Csergo pour désigner le processus de spectacularisation du culinaire²²) est mise en scène par l'acteur principal du théâtre qu'est la salle à manger, à savoir le maître d'hôtel. Selon la brochure publiée par la société maritime, la méthode de distribution des mets est celle du service à la russe.

[...] autour de ces tables élégantes [...] des maîtres d'hôtel, impeccables et solennels, dans leur superbe livrée : circulant silencieux et méthodiques, attentifs au moindre regard, prévenant le désir avant qu'il ne s'exprime. [...]. Ici, se découpent les larges pièces de viande cuites à point ; ici, sont disposés les plats où chaque maître d'hôtel, d'une main experte et preste dresse les hors-d'œuvre ou les entremets destinés à son rayon » déclare l'auteur dans son chapitre sur la salle à manger²³.

18 Jules Gouffé, *Le Livre de cuisine*, Paris, Librairie Hachette, 1867.

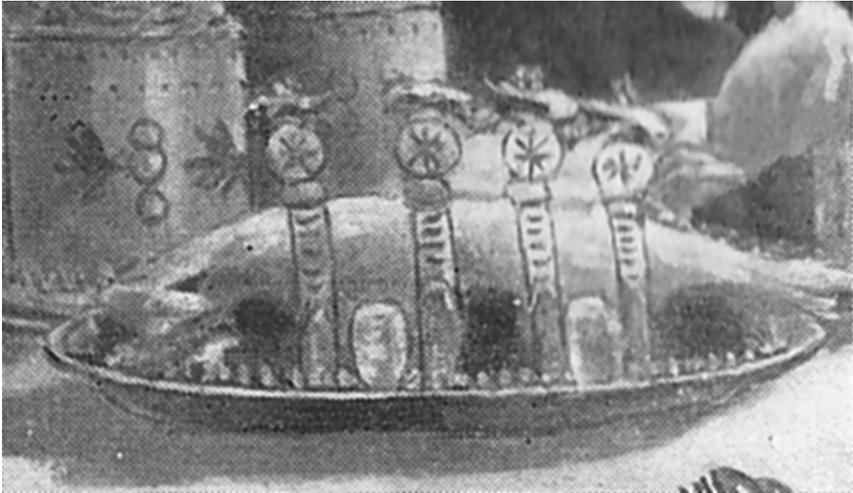
19 AFL, cote non répertoriée, devis complet et définitif du service d'orfèvrerie de *La Provence* fourni par la maison Christofle daté du 3 mars 1906.

20 S.S. *La Provence*, *op. cit.*, p. 56.

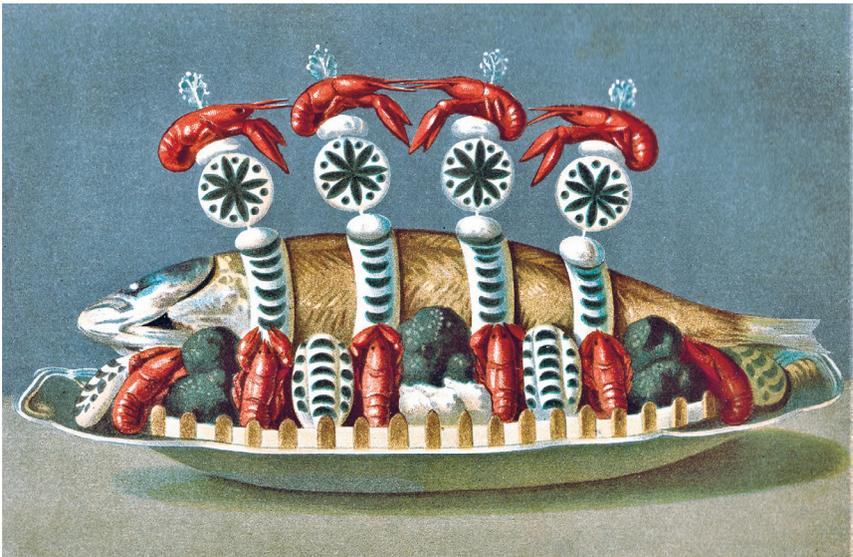
21 Le paquebot *La Provence* peut embarquer quatre cents passagers de première classe.

22 Évelyne Cohen & Julia Csergo, *L'Artifiction du culinaire*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2012.

23 S.S. *La Provence*, *op. cit.*, p. 36, 37.



4. Détail des cuisines du paquebot *La Provence*, illustration
S.S. *La Provence*, Paris, éditions Devambez, 1906, p. 40.



5. Eugène Ronjat, *Saumon à la Chambord*, chromolithographie
Jules Gouffé, *Le Livre de cuisine*, Paris, Librairie Hachette, 1867, planche XVI.



6. Détail des cuisines du paquebot *La Provence*
Illustration dans S.S. *La Provence*, Paris, Devambe, 1906, p. 40.



7. Eugène Ronjat, *Poulardes à la Godard*, chromolithographie
Jules Gouffé, *Le Livre de cuisine*, Paris, Librairie Hachette, 1867, planche XIV.
Faut-il déduire de ces copies conformes que les mets de Jules Gouffé
étaient servis à bord du transatlantique *La Provence* ?

Une source d'archive vient corroborer cette affirmation. L'inventaire détaillé des 7 406 pièces d'orfèvrerie première classe du paquebot *La Provence* est composé, entre autre, de 35 pinces à asperges cannelées, 50 casseroles à légumes, 35 saucières à deux becs ou encore 280 plats de service déclinés sous différentes formes et dimensions²⁴, autant d'articles destinés au service à la russe, un héritage que la Compagnie générale transatlantique s'emploie à perpétuer et à faire découvrir à certains Américains qui embarquent pour la première fois à bord d'un paquebot français.

MISE EN SCÈNE DE LA SALLE À MANGER ET APPRÊTEMENT DE LA TABLE

168

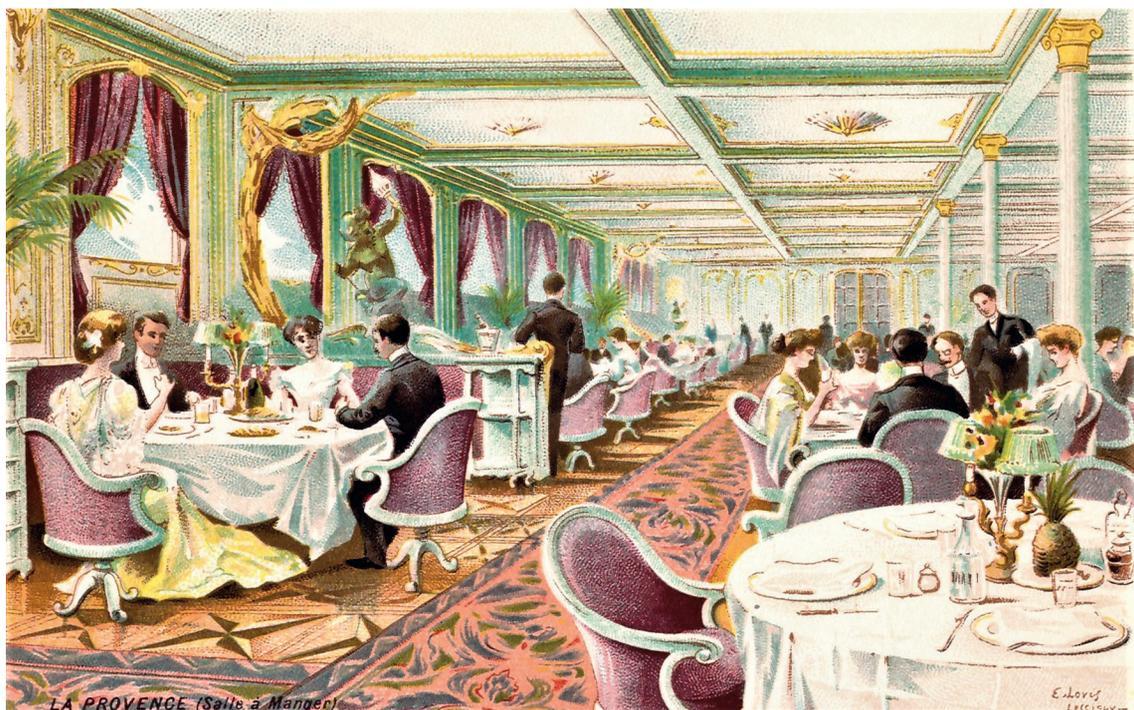
Au début du xx^e siècle, et dans le sillage du développement de la grande hôtellerie continentale, le confort en mer augmente jusqu'à atteindre un niveau d'aisance digne des plus grands restaurants à terre. Pour mettre en valeur la cuisine nationale, la salle à manger première classe de *La Provence* se voit animée par le faste de la monarchie française (fig. 8). Paré de boiseries dans les tons vert clair et de nombreux ornements en bronze doré, l'espace de restauration affiche un style Louis XV et une décoration inspirée des salons du célèbre hôtel de Soubise à Paris. Afin de briser la perspective homogène de la pièce, des cloisons ouvertes couronnées de deux guirlandes de lauriers en bronze doré sont agencées sur les côtés. Un jeune triton, exécuté dans le même alliage, trône au milieu de ces semi-portiques, sur une desserte garnie d'une plaque de marbre rouge du Languedoc. Des fauteuils gondoles recouverts de velours de soie dans le ton cerise cramoisi font écho aux épais rideaux qui encadrent les fenêtres tandis que la multiplication des tables de petite taille, qui remplacent avantageusement les traditionnelles longues tables d'hôtes, favorise l'individualisation du service. En harmonie avec le décorum, le service de table est composé d'orfèvrerie de style Louis XV aux motifs rocaille signée Christofle et de vaisselle en porcelaine au décor pompadour réalisée par la manufacture Haviland de Limoges²⁵.

Cette stratégie d'associer la gastronomie nationale à la saga de l'histoire des monarques français se révèle payante puisque pour l'année 1906, la société maritime enregistre un accroissement de 19 % de ses recettes²⁶. La hausse du bénéfice net d'exploitation de 800 000 dollars permet, à la Compagnie générale transatlantique, d'augmenter le taux de dividendes versés aux actionnaires en

24 AFL, cote non répertoriée, devis complet et définitif du service d'orfèvrerie de *La Provence* fourni par la maison Christofle daté du 3 mars 1906.

25 S.S. *La Provence*, *op. cit.*, p. 70.

26 Les recettes générées par l'exploitation commerciale des lignes de la Compagnie générale transatlantique sont de 57 427 005 francs en 1905 et 68 393 559 francs en 1906. AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 17 juin 1907.



LA PROVENCE (Salle à Manger)

E. Lory
Lessieux

8. Ernest Louis Lessieux, Salle à manger première classe du paquebot *La Provence*

le faisant passer de 5 % à 6 %²⁷. Malgré le contexte économique difficile qui règne aux États-Unis²⁸, ces bénéfices proviennent majoritairement de la ligne de l'Atlantique Nord²⁹.

Stimulée par le succès de *La Provence*, la Compagnie générale transatlantique met en service, en 1912, le paquebot *France*. La haute société américaine, clientèle vitale pour le développement des sociétés de navigation, aspire à vivre une expérience unique et ce dès son embarquement dans le port de New York. L'entreprise maritime nationale l'a bien compris. Ainsi, la Compagnie générale transatlantique réitère son opération de séduction en transformant son nouveau Léviathan des mers en véritable musée flottant. Toujours dans le but de séduire un large public américain à la recherche d'un passé historique et culturel qui lui manque, la French Line habille les locaux du paquebot *France* d'une décoration principalement issue du règne des grands rois de France.

170

Vitrine de la compagnie, la salle à manger première classe constitue la pièce la plus remarquable du navire (fig. 9). Située au cœur du bâtiment, elle occupe la hauteur de trois ponts. À l'identique d'une salle de spectacle, le restaurant se déploie sur deux étages. Loin du conformiste puits de lumière quelque peu passéiste, la Compagnie générale transatlantique opte pour un monumental plafond en forme de dôme et s'offre le luxe de perdre encore plus d'espace. Le faste des lieux n'échappe pas à cette mise en scène royale invoquée par la société maritime française. En référence au règne de la dynastie des rois Bourbons, une vaste coupole ovale à œils-de-bœuf supportée par d'impressionnants pilastres est érigée à plus de huit mètres de hauteur. La finesse des éléments décoratifs dorés est mise en valeur par la couleur bleu-gris qui domine la pièce. Réplique de celle de l'ancien hôtel du Comte de Toulouse réalisé par Robert de Cotte, la grande descente tient, entre ses bras, une monumentale peinture murale de scène galante représentant la *Grâce française* exécutée par Gaston La Touche. Cet artiste est également l'auteur du ciel en trompe-l'œil qui orne la voûte. Dans un style dicté par celui du Roi-Soleil, l'azur est bordé par une composition qui évoque les grandes régions françaises³⁰. Les tables sont équipées de larges fauteuils Louis XIV en velours bleu et d'une orfèvrerie réalisée par la manufacture Christofle. La forme des couverts sélectionnée pour l'armement du paquebot *France* est identique à celle de *La Provence*, à savoir le modèle Louis XV Marly. La porcelaine de Limoges liserée par un motif à la treille de couleur ocre est

27 « French Line Prosperous », *The New York Times*, 23 mai 1907.

28 Durant les mois qui suivent la mise en service de *La Provence*, les cours de la bourse de New York connaissent un effondrement marqué. Cette chute importante génère, en 1907, une panique bancaire américaine.

29 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 17 juin 1907.

30 *Le Nouveau paquebot « France » de la Compagnie générale transatlantique*, Paris, éditions Draeger, 1912, p. 9.



Dining Salon of the France

9. Condé, Salle à manger première classe du paquebot France

fournie par la maison Gérard, Dufraisseix et Abbot de Limoges³¹ tandis que la verrerie est issue de la cristallerie Baccarat³².

Malgré son état d'infériorité en termes de taille et de vitesse, *France* provoque l'admiration des passagers. La qualité de ses installations et son luxe « à la française » font sensation auprès du public américain³³. Au premier trimestre 1913 et par rapport au même trimestre de l'année 1912, la société maritime enregistre une augmentation de 43 % de sa clientèle première classe³⁴. Le triomphe de cette nouvelle unité est tel que Raymond Poincaré, alors président de la République, entreprend une visite à bord en 1913³⁵. Héritier de l'élégance royale, le paquebot *France* connaît rapidement une renommée internationale³⁶. De par sa décoration « Grand Siècle », le surnom de « Château sur l'Atlantique »³⁷ lui est attribué et il entre ainsi dans la légende des transatlantiques de prestige.

172

En s'appuyant sur les vestiges de l'Ancien Régime pour assurer la décoration de ses paquebots de luxe, la Compagnie générale transatlantique s'attache à vendre un imaginaire collectif: le rêve romantique et le luxe monarchique français, « cette *French Atmosphere* que les Américains ne peuvent définir mais qu'ils savent apprécier »³⁸. Bien plus qu'une simple traversée de l'océan Atlantique pour bon nombre d'Américains, le voyage maritime, à bord d'un paquebot français, constitue, dès les premières heures du parcours, un préambule au séjour qui va suivre, un avant-goût de la découverte de la nation française, de son patrimoine culinaire et culturel. La traversée retour, quant à elle, forme l'épilogue du déplacement et permet aux voyageurs de prolonger, l'espace d'un instant, leur incursion sur le territoire européen.

LE TRIOMPHE DU LUXE TRANSATLANTIQUE ET DE LA GASTRONOMIE FRANÇAISE

Après la Première Guerre mondiale, la Compagnie générale transatlantique abandonne les styles passésistes au profit d'esthétiques plus contemporaines

31 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 17 février 1909.

32 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 9 mai 1912.

33 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 19 juin 1912.

34 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 23 avril 1913.

35 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 30 juillet 1913.

36 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 23 juin 1913.

37 Compagnie générale transatlantique, *History and Tradition. France-Afloat*, New York, French Line Offices, 1947, p. 6.

38 Alain Dewerpe, « Du style français. Les conventions nationales du paquebot comme produit matériel et imaginaire sociale (1900-1935) », dans Bénédicte Zimmermann, Claude Ditry & Peter Wagner (dir.), *Le Travail et la nation, histoire croisée de la France et de l'Allemagne*, Paris, éditions de la Maison des sciences de l'Homme, 1999, p. 301.



10. Anonyme, Le paquebot *Normandie*

comme l'Art nouveau³⁹ ou l'Art déco⁴⁰. Produit de l'orgueil national et paradigme du luxe embarqué, le paquebot *Normandie*, mis en ligne le 29 mai 1935, effectue sa traversée inaugurale en un temps record de quatre jours et trois heures (fig. 10). Au-delà de ses performances techniques, le nouveau fleuron de la société maritime française propose à ses passagers des prestations jusqu'alors inégalées. Le cadre du repas constitue, pour le voyageur, la psyché de la catégorie sociale à laquelle il appartient. Ainsi, la monumentale salle à manger première classe, œuvre des architectes Pierre Patout et Henri Pacon, incarne à elle seule le paroxysme du luxe transatlantique (fig. 11). La déviation latérale des cheminées offre un espace large et profond d'un seul tenant, sans colonne, proche de celui de la galerie des Glaces de Versailles. Les murs de 9,5 m de hauteur sont recouverts de 6 000 dalles de verres fournies par les cristalleries de Compiègne, taillées et ciselées à la main par le maître verrier Auguste Labouret. Douze pots à feu complétés de trente-huit colonnes lumineuses, imaginés par René Lalique, inondent de lumière cet espace totalement clos. Afin de doter en ustensiles de table les différents restaurants répartis par classe, la Compagnie générale transatlantique sollicite les manufactures les plus prestigieuses de France : verrerie Lalique, porcelaine de Limoges dessinée par Suzanne Lalique, orfèvrerie Puiforcat pour les appartements de grand luxe ou encore cristallerie Daum et orfèvrerie Christofle signée par Luc Lanel pour les passagers de première classe⁴¹. En faisant appel à des maisons uniquement françaises pour assurer les aménagements et l'équipement de ses salles à manger en orfèvrerie, porcelaine et cristallerie, la French Line affirme la nationalité de ses paquebots. Pour les entreprises spécialisées dans les arts de la table, les différents points de restauration constituent des vitrines de premier choix. Les passagers américains, qui représentent alors la principale clientèle du bord, utilisent et s'approprient les couverts. Dès lors, Christofle tire profit de cette situation en proposant aux voyageurs l'envoi gratuit de son catalogue. Ainsi, la participation des maisons de renom dans le prestige international des grands transatlantiques français est indéniable. En contrepartie, les navires sont des moyens efficaces pour se faire connaître de l'autre côté de l'Atlantique. Ambassadeurs de la qualité artistique et du savoir-faire des maisons de prestige, les paquebots de la Compagnie générale transatlantique contribuent au rayonnement outre-Atlantique de l'excellence des industries françaises en matière d'orfèvrerie, cristallerie et porcelaine.

39 L'Art nouveau est particulièrement employé pour le paquebot *Paris* (1921-1939).

40 L'Art déco s'épanouit pleinement à bord des paquebots *Île-de-France* (1927-1959) et *Normandie* (1935-1942).

41 AFL 1999 042 0011, *Normandie*, le nouveau paquebot de la Compagnie générale transatlantique.



11. Simont J., *L'Heure du dîner dans la grande salle à manger première classe du paquebot Normandie*, illustration dans *L'illustration*, hors-série spécial Normandie, juin 1935

D'après les propos du président de la French Line, Jean Marie, la cuisine du paquebot *Normandie* doit « constituer en soi un accomplissement parfait, en même temps qu'un instrument de propagande nationale⁴² ». De ce fait, l'offre de restauration personnifie, à elle seule, la monumentalité du navire et la diversité de la cuisine française. Lors de chaque repas, les passagers de première classe disposent d'un choix considérable de plus de quatre-vingts mets. Pour chaque service et durant toute la traversée, la carte se voit constamment renouvelée. Qui plus est, le modèle gastronomique national dépasse les frontières physiques du paquebot. En effet, une fois arrivé à New York et les passagers débarqués, le navire de la French Line fait office de restaurant français directement sur le territoire des États-Unis : la compagnie maritime y organise occasionnellement des banquets en l'honneur de personnalités issues de la haute société.

UNE VALORISATION DES SPÉCIALITÉS RÉGIONALES ET DES PRODUITS DU TERROIR FRANÇAIS

Durant l'entre-deux-guerres, les cuisines régionales connaissent un regain d'intérêt en France. Divers ouvrages sur les produits et les recettes des provinces historiques françaises voient le jour comme *Le Trésor gastronomique de France* d'Austin de Croze et Edmond Sailland, appelé également Curnonsky, publié en 1933. Au-delà d'offrir à ses passagers une large palette de plats classiques issus du *Guide culinaire* d'Auguste Escoffier, la Transat met également l'accent sur les spécialités régionales françaises. L'observation de notre corpus de 186 menus proposés à bord des paquebots *Paris*, *Île-de-France* et *Normandie* entre 1931 et 1939 nous offre une vision assez précise du degré de leur promotion (tableau 4).

La limite de notre étude à 1939 est un parti pris de lisibilité. Nous pourrions facilement l'étendre après cette date. En effet, et jusqu'à la fin de l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord en 1974, la Compagnie générale transatlantique n'a de cesse de mettre en avant une spécialité régionale lors de chaque repas. Le directeur Jean Marie justifie cette singularité en ces termes :

Le lecteur est ici en droit de se demander ce qui caractérise cet art culinaire « transatlantique » [...], disons qu'il n'y a pas, à proprement parler, de cuisine de bateau, mais une sorte de synthèse de la cuisine nationale où trouvent place les spécialités de toutes les provinces françaises. La Transat choisit ses cuisiniers parmi l'élite de la profession et, ceux-ci, issus de toutes les régions de France, apportent chacun un peu des traditions culinaires de leur terroir⁴³.

42 Jean Marie, « La cuisine à la mer », dans *Sur l'eau, la France à table, gastronomie et tourisme*, Paris, éditions Propagande collective, 1957, p. 17.

43 *Ibid.*, p. 18.

Tableau 4. Exemples de spécialités régionales proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1931 et 1939

Pistou à la provençale	Tripes à la mode de Caen	Côte de veau aux cèpes comme en Béarn
Potage champenois	Coq au vin à la mode d'Auvergne	Truite strasbourgeoise
Thourin landais	Bouillabaisse de Marseille	Coquelet comme à Janzé
Terrine de caneton amiénoise	Estouffade de taurillon à la camarguaise	Poularde en cocotte niçoise
Salade fécampoise	Cassoulet de Castelnaudary	Poulet vallée d'Auge
Salade Cauchoise	Cassoulet toulousain	Puits d'Amour du Val-d'Oise
Salade Tourangelle	Choucroute alsacienne	Tarte du pays de Bray
Caillette drômoise	Escalope de veau à la mode de Tours	Biscuit du Queyras
Quiche lorraine	Bœuf à la bourguignonne	Sablé de Lisieux
Caillette fraîche périgourdine	Saucisse de Morteau à la franc-comtoise	Nougatine de Gap
Omelette jurassienne	Porc à la dijonnaise	Madeleine de Commercy
Cuisses de grenouilles à la provençale	Rognonnade à la lyonnaise	Macaron de Nancy
Aubergine mode du Roussillon	[...]	Nougat de Montélimar
[...]	[...]	[...]

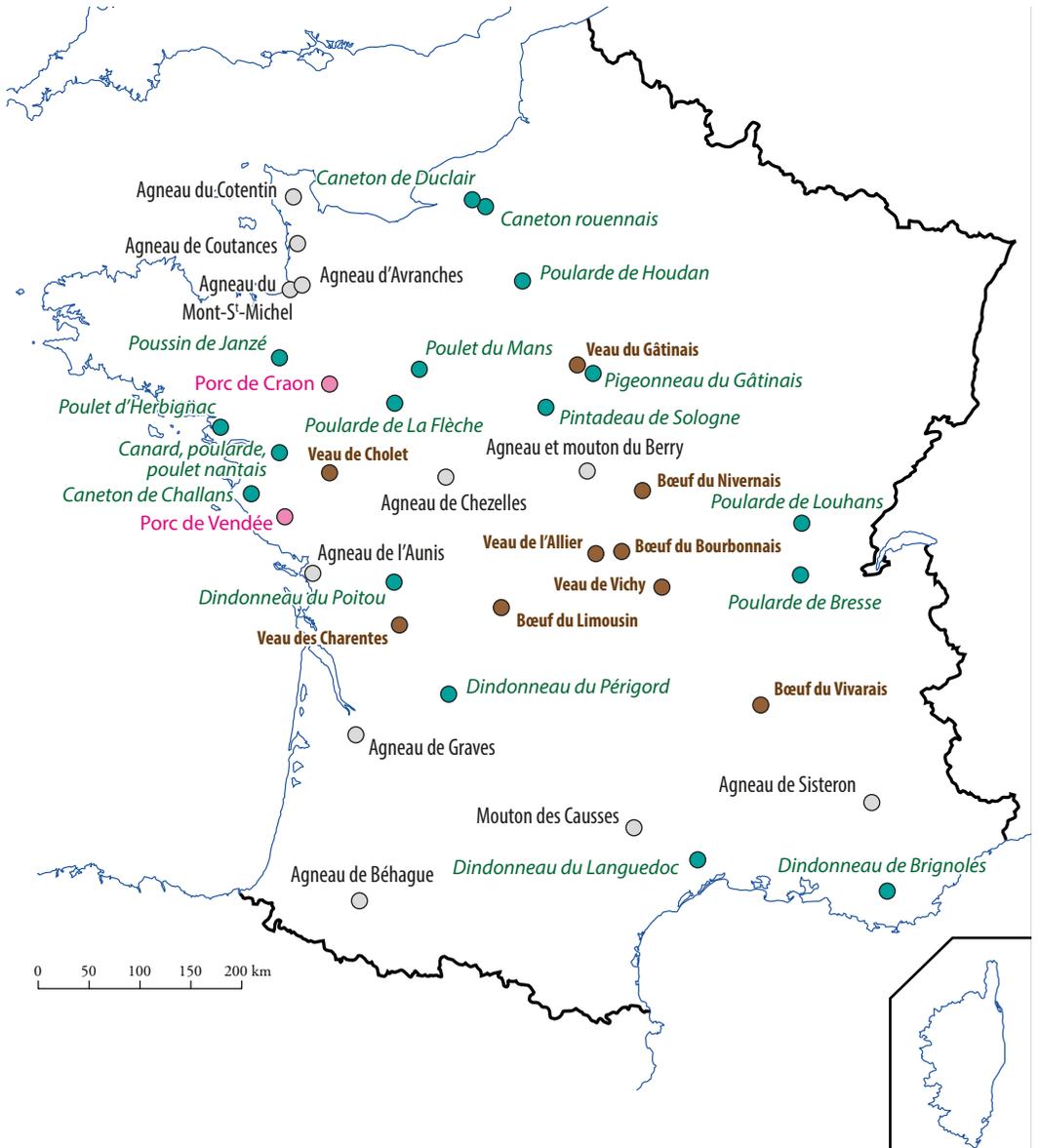
La cuisine proposée à bord des paquebots français est plébiscitée par les passagers américains à la recherche de nouvelles saveurs. « Beaucoup d'Américains n'aiment pas les *liners* anglais parce qu'ils y mangent et s'ennuient comme chez eux. [...] Ils préfèrent la French Line parce qu'ils ont l'impression d'être mieux en tout chez elle », précise Julien Guillemard, auteur habitué à fréquenter les paquebots de la Transat⁴⁴. Un rapport du directeur de l'agence du Havre daté du 12 juin 1967 conforte ces observations et précise que les différentes recettes issues des provinces françaises proposées en mer comme « le coq au vin, le cassoulet ou la choucroute sont très appréciées [des] passagers tant français qu'américains⁴⁵ ».

À partir des années 1950, et indépendamment de la valorisation des spécialités régionales, les denrées mentionnées sur les menus gagnent en précision quant à leur origine géographique. L'étude des différents mets servis entre 1950 et 1974 à bord des paquebots *Liberté*, *Flandre* et *France* nous démontre une ostensible mise en avant des produits issus des terroirs français.

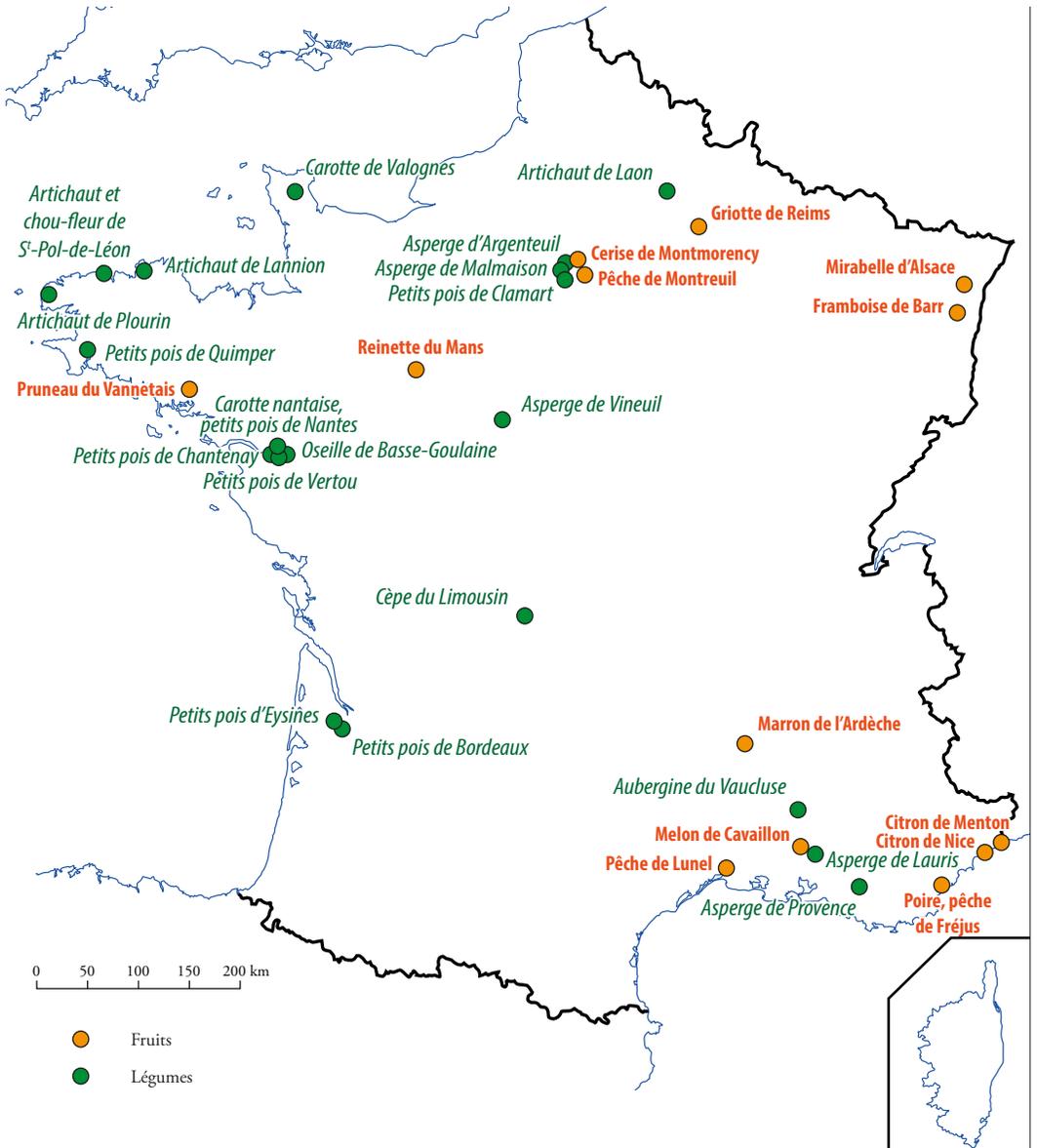
En révélant ainsi aux voyageurs toute la richesse des spécialités et des produits régionaux, la Compagnie générale transatlantique assure la notoriété du patrimoine culinaire français. À la fin de la traversée, chaque passager repart avec l'ensemble des supports menus proposés durant le voyage (fig. 12). Ces imprimés « souvenirs » se transforment alors en dépliants publicitaires. Lors de la rétrospective des voyages à leurs proches, les Américains ne manquent probablement pas d'exhiber ce catalogue gastronomique que constituent les menus.

44 Julien Guillemard, « Ce que mes yeux ont vu », dans *Esprit du Havre*, Le Havre, Imprimerie de la Presse, 1951, p. 196.

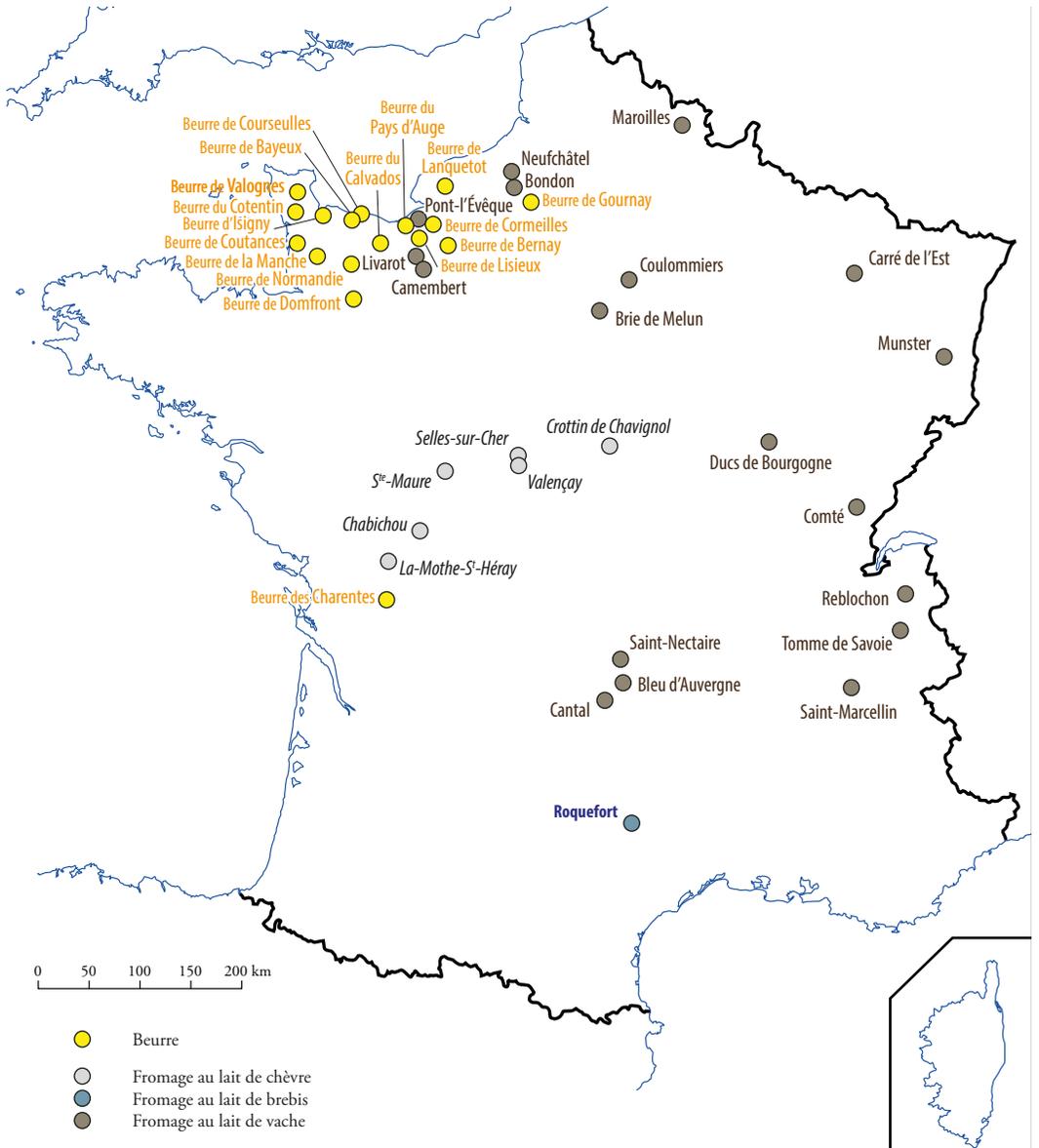
45 AFL 1997 004 3382, lettre anonyme du directeur de l'agence du Havre du 12 juin 1969.



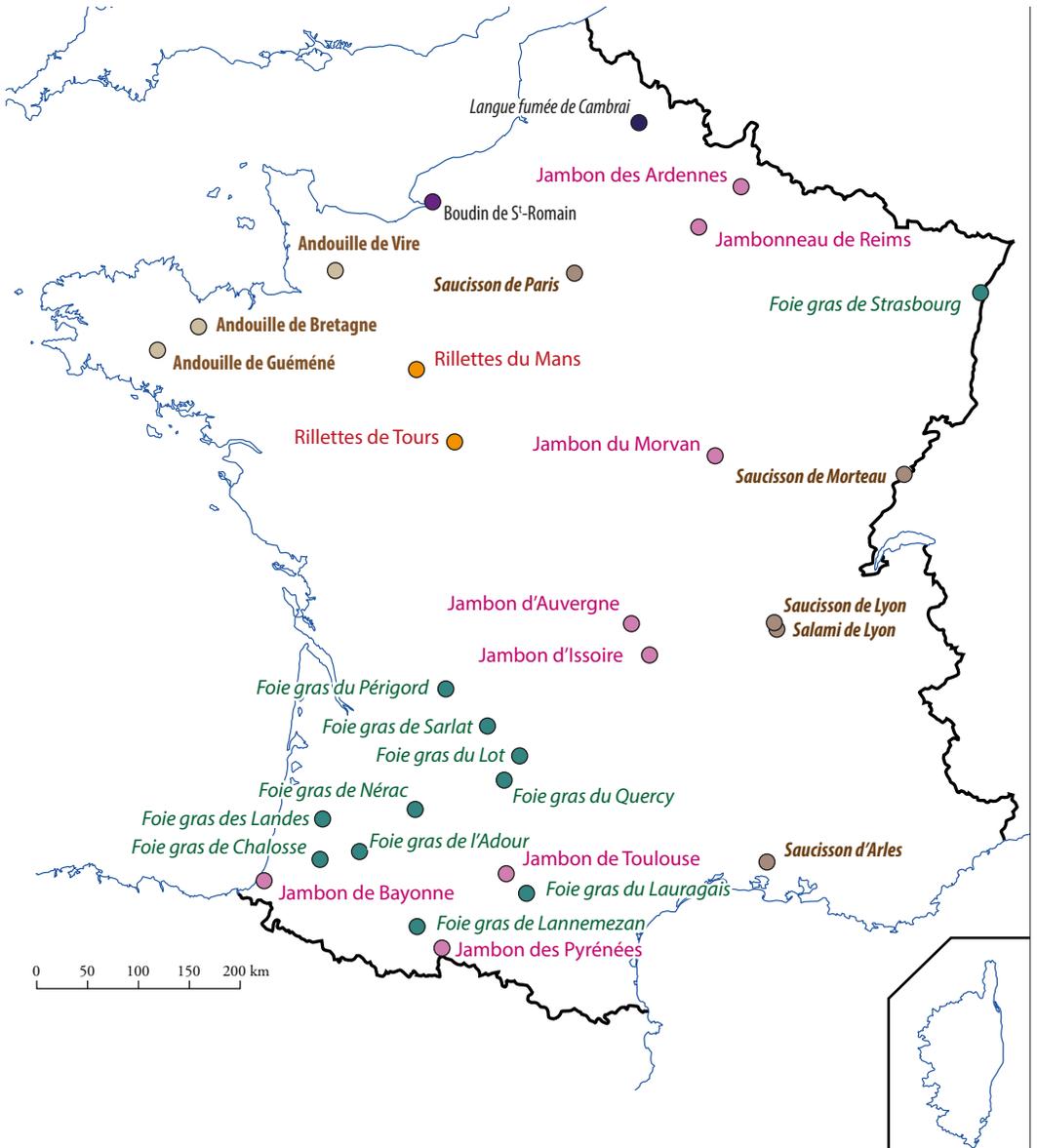
Carte 1. Viandes du terroir français proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



Carte 2. Fruits et légumes du terroir français proposés à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



Carte 3. Beurres et fromages du terroir français proposés à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



Carte 4. Charcuteries du terroir français proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



12. George Barbier, *La Cuisine française. À Versailles, Vatel cuisinier du Grand Roi*, illustration d'un menu de la Compagnie générale transatlantique

Si les mets typiquement français caractérisent l'offre alimentaire proposée par la Transat, les vins disponibles à bord et leur mariage avec les plats concourent au prestige de la table des paquebots. Il convient de préciser, dans un premier temps, que la Compagnie générale transatlantique est la seule société maritime à intégrer le vin de table à volonté dans son tarif de passage, et ce quel que soit l'époque. Nul doute que cette singularité contribue à l'ambiance festive et conviviale des salles à manger si caractéristique des navires français, spécificité soulignée par les passagers, les réclames publicitaires et l'ensemble des mémoires orales interrogées. Pour les voyageurs désireux de consommer des vins de qualité supérieure, un large choix de flacons payants est mis à leur disposition, à l'instar du *Normandie* qui conserve, dans sa cave, un stock impressionnant de 51 494 flacons⁴⁶.

L'étude des cartes de vins disponibles dans notre fonds d'archives nous présente une grille de lecture digne d'intérêt. Pour mener à bien nos investigations, nous avons retenu trois cartes publiées à des dates positionnées à intervalles réguliers : 1914⁴⁷, 1937 et 1964. La première, restée anonyme, semble commune à toute la flotte des transatlantiques de l'époque. La deuxième s'avère spécifiquement éditée pour le *Normandie*. La troisième est dédiée au paquebot *France* lors de sa mise en service. Leur analyse diachronique nous éclaire sur le choix dont dispose la clientèle à diverses périodes tandis qu'un examen approfondi nous apporte des précisions sur l'origine géographique des vins proposés et le niveau de prestige de la cave embarquée. Une première approche quantitative nous permet d'apprécier l'enrichissement des caves des transatlantiques de la French Line dans le temps (**graphique 7**).

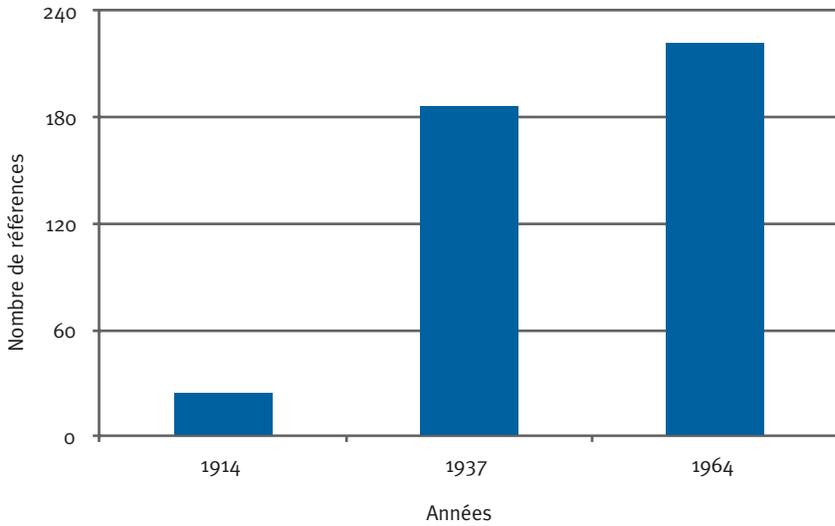
Entre 1914 et 1937, la Compagnie générale transatlantique élargit considérablement son offre de vins payants. Tandis qu'en 1914 les passagers disposent d'une sélection réduite à vingt-quatre vins différents, les voyageurs qui embarquent à bord de *Normandie* en 1937 bénéficient d'un large éventail composé de 186 références. En 1964, la cave du paquebot *France* se diversifie encore grâce à l'ajout de trente-six produits et affiche une gamme considérable de 222 vins (**graphique 8**).

Afin de rendre visible l'aspect qualitatif des cartes des vins de la French Line, notre étude est approfondie en classant les vins par type et région. La distinction entre vins rouges génériques et crus du Bordelais nous apporte des indications précieuses sur son niveau de prestige. Sont considérés comme crus les châteaux

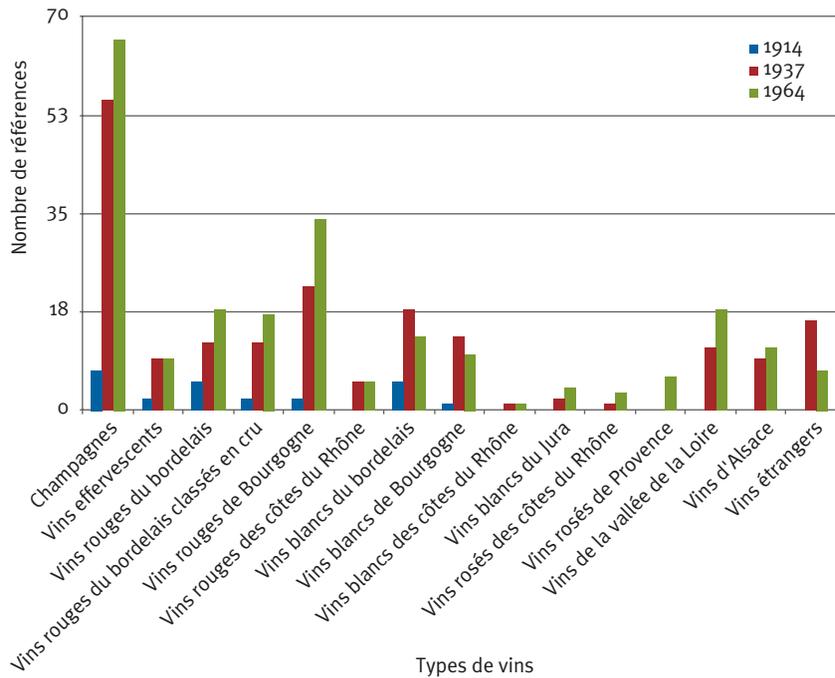
⁴⁶ *Excelsior*, numéro spécial consacré au paquebot *Normandie*, mai 1935, p. 16.

⁴⁷ La carte est datée du mois d'avril 1914, soit quelques mois avant le début de la Première Guerre mondiale. Puisque les vins proposés sont sélectionnés à l'avance, sa conception remonte probablement à la fin de l'année 1913.

Graphique 7. Nombre de références sur les cartes des vins de la Compagnie générale transatlantique en 1914, 1937 et 1964



Graphique 8. Composition quantitative des cartes des vins proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique en 1914, 1937 et 1964



bénéficiant du classement de 1855 relatif aux vins du Médoc. Pour ne pas fausser les résultats de notre enquête, les vins de Saint-Émilion et des graves, dont le classement est établi en 1959 après l'édition de nos deux premières cartes, sont écartés et sont comptabilisés en vin du Bordelais.

Les champagnes, boissons festives symbolisant le luxe, sont largement majoritaires. À eux seuls, ils représentent presque 30 % de la carte des vins et ce pour les trois années étudiées. Viennent ensuite ceux du Bordelais et de Bourgogne. À noter la représentation marquée des vins de la vallée de la Loire après 1937. Les vins étrangers font leur apparition en force en 1937 avant de connaître un net recul en 1967. D'autre part, les vins rouges du Bordelais classés en cru enregistrent une progression constante passant de deux références en 1914 à douze en 1937 puis à dix-sept en 1964. La totalité des cinq premiers crus du Médoc, à savoir château Haut-Brion, château Lafite Rothschild, château Latour, château Margaux et château Mouton Rothschild, sont présents sur la carte du *Normandie* et sur celle du paquebot *France*.

Les caves richement dotées des paquebots et le professionnalisme des sommeliers participent au rayonnement des vins produits sur le territoire national. Dans un rapport interne sur les méthodes de vente des vins à bord des navires rédigé peu de temps après la Seconde Guerre mondiale, le commissaire Georges Normand, membre du personnel navigant de la société maritime havraise, va plus loin et envisage la promotion des vins français auprès de la clientèle américaine comme un axe de développement économique pour le secteur viticole français :

[La Compagnie générale transatlantique est un] merveilleux instrument de propagande française pour cette industrie nationale et vitale [que sont les vins de France]. [...] Au passager qui monte à bord d'un paquebot français, tout devrait rappeler que nous sommes la nation la première du monde pour la production du vin, tant pour la quantité que pour la qualité et la diversité [...]. Nous devons mettre tout en œuvre pour attirer l'attention sur nos meilleurs vins, chaque région a son histoire, chaque cru a son historique, chaque vin a ses anecdotes. [...] [Nous devons] prouver [aux Américains] que nos vins sont les meilleurs du monde. [...] nous avons en France des vins aussi bons sinon supérieurs [aux vins étrangers comme le porto, le malaga ou le xérès], l'éducation du client est facile à faire, simplement lui indiquer le fait qu'un rivesaltes remplace le porto et nous ferons ainsi profiter une région de la France⁴⁸.

Dès lors, le sommelier est tenu de porter une attention particulière sur la commercialisation des références françaises auprès des passagers américains pour

48 AFL 2002 014 0011, rapport général sur les vins français du commissaire Georges Normand.

qui « les vins sont encore [...] à l'heure actuelle de l'hébreux⁴⁹ ». Pour chaque repas, une carte traduite en anglais est disposée sur la table à côté du menu. L'annotation particulière portée en son bas résume à elle seule la remarquable contribution des paquebots dans la promotion du patrimoine viticole français : « Gardez-la comme souvenir et montrez-la à vos amis⁵⁰ ».

UN DISCOURS PUBLICITAIRE OUTRE-ATLANTIQUE PRINCIPALEMENT AXÉ SUR LE THÈME DE LA GASTRONOMIE FRANÇAISE OU L'INDIVISIBILITÉ ENTRE ART CULINAIRE ET NAVIRES FRANÇAIS

186

L'incursion du modèle gastronomique français sur le sol américain prend une ampleur bien plus importante si l'on étudie de près les campagnes publicitaires outre-Atlantique menées par la French Line. Méthodologiquement, notre enquête repose sur l'analyse temporelle d'un corpus qui totalise 189 réclames publiées entre 1907 et 1974. L'identification des champs sémantiques qui s'en dégagent nous révèle que la stratégie de communication gravite essentiellement autour de l'art culinaire, du service, des vins et du confort de la salle à manger. Ces différents messages publicitaires complétés par ceux vantant l'atmosphère festive et conviviale qui règne à bord occupent une place bien plus importante que les réclames relatives aux performances techniques des navires (83 % contre 6 %). Fait le plus frappant, certaines publicités éclipsent totalement la notion même du paquebot au profit d'un discours et d'illustrations louant l'élégance de la salle à manger, le professionnalisme des employés de restauration (**fig. 13**), l'excellence de la cuisine française, les réjouissances du bord ou encore la richesse des terroirs et des vignobles de France (**fig. 14**). Au-delà du fait que cette stratégie de communication permet à la Transat de se démarquer de la concurrence et de conquérir un large public étranger, la création régulière et cadencée de séries d'annonces sur ces thèmes colporte le savoir-faire et le savoir-vivre français sur le sol américain. Par ailleurs, la participation triomphale des brigades des paquebots aux concours culinaires américains ne fait qu'amplifier cette résonance. À l'instar d'Emmanuel Le Runigo, chef des cuisines du paquebot *Île-de-France* qui, en 1937, remporte le Grand Prix d'honneur de cuisine lors de l'Exposition d'art ménager de New York puis, en 1938, le même titre ainsi que le Premier Prix de pâtisserie lors du 70^e Salon culinaire de New York avec les félicitations du jury.

49 *Ibid.*

50 *Ibid.*

a Chef
 is only human,
 after all

Luis Sullivan

HAVE YOU EVER, fresh from France, gone into a restaurant in England or America and ordered *Filet d'Agneau à la Condé*? . . . And has it then occurred to you to wonder why a French chef away from his own people can't cook in quite the way he can at home?

The truth is, if you want the best French cooking, you must go among Frenchmen. The French are firm about some things—and food is one of them. They know good food, and they insist on getting it. If it isn't exactly right, they send it back! A good chef in France is honored above kings—but unlike kings, he is not above reproach. Like any other artist, he is constantly in the presence of his critics.

That is why lovers of good food always take the French Line. For here, among Frenchmen (and gourmets of every race), they are served with the same delicacy, the same skill and imagination that they would expect at Foyot's or LaRue's. Here, three thousand miles from Paris, they are already in France.

And as with the food, so with everything else. Beautifully trained servants (English-speaking, of course!) . . . spacious cabins in irreproachable taste . . . every comfort, convenience, luxury . . . and back of all this—hidden but always there—the strong silent mechanism of French Line seamanship, founded upon a tradition

hundreds of years old. (Long before Columbus sighted the New World, ancestors of these sturdy Breton sailors were fishing the Newfoundland banks for cod)

If you care about the niceties of living . . . if you like to feel that you are getting something for your money that you can get anywhere else . . . make your next trip on the French Line. Any authorized travel agent will be glad to show you how convenient it is, and inexpensive, voyage on France Afloat. . . . The French Line, 19 State Street, New York City

French Line

ILE DE FRANCE, June 3, June 22 . . . LAFAYETTE, May 21, June 21 . . . DE GRASSE, May
 ROCHAMBEAU, July 12 . . . PARIS, May 14, June 11, June 29 . . . FRANCE, May 27, June 16

13. Anonyme, *A Chef is Only Human After All*,
 publicité de la Compagnie générale transatlantique, 1932

French Line

YOUR GAY ENTRÉE TO EUROPE

Going to Europe? For a voyage sparkling as French champagne, travel aboard the celebrated *Ile de France* or the popular *De Grasse*!

Regardless of which accommodations you choose, on France-Afloat you will know the joys of exquisite French cuisine prepared in the grand manner . . . scintillating entertainment . . . state-rooms of charming décor. And, of course, cheerful service by English-speaking stewards.

On August 23 another great ship, the 49,850-ton *Liberté*, arrives in New York harbor, flying the Tricolor for the first time. Plan your voyage for the autumn months, when England and the Continent are truly enchanting. And for a gay holiday en route, travel on France-Afloat! French Line, 610 Fifth Avenue, New York 20.

DINNER

Menu d'Or

Chateaubriand - Filet Mignon - Cote de Boeuf
Chateaux de Saucisson - Filet Bretonnais
Quatre Saisons - Saumon d'Islande
Sauces de Saumon - Macaroni aux Herbes

Eggs

Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon

Fish

Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon

Special French Dish

Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon

Vegetables

Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon
Chateaux de Saumon

French Line sailings from New York (to Plymouth and Le Havre) and minimum one-way fares: *Liberté*, Aug. 25; Sept. 14; Oct. 5, 26; Nov. 11, 29; Dec. 16; First Class, \$340; Cabin, \$220; Tourist, \$165. *Ile de France*, Aug. 3, 19; Sept. 4, 23; Oct. 14, 31; Nov. 18; Dec. 7; First Class, \$335; Cabin, \$220; Tourist, \$165. *De Grasse*, Aug. 19; Sept. 11; Oct. 4; First Class, \$235; Cabin, \$180. * Other French Line offices: Beverly Hills, Boston, Chicago, Cleveland, Halifax, Montreal, New Orleans, Philadelphia, Portland, San Francisco, Seattle, Vancouver, B. C., Washington, D. C.

14. Anonyme, *French Line, Your Gay Entrée to Europe*,
 publicité de la Compagnie générale transatlantique, 1951

Dans les années 1960, la Compagnie générale transatlantique voit ses difficultés financières s'aggraver. Dans le but de redynamiser sa liaison Le Havre-New York, le conseil d'administration décide de développer les traversées d'agrément. En période de crise, la société maritime utilise plus que jamais la notoriété de la cuisine française pour séduire sa clientèle américaine. Une série de voyages entre New York et Le Havre placés sous le thème de la gastronomie des provinces françaises est organisée. Parmi ces croisières culinaires, nous pouvons citer « le Tour gastronomique » de la Normandie, de la Bretagne, de la Vendée, du Lyonnais ou encore de la Provence (fig. 15). Durant les cinq jours du parcours maritime, différents menus composés de mets et de boissons typiques de la région sont proposés aux voyageurs. Parallèlement, la French Line élargit les activités du bord en dispensant à sa clientèle américaine des cours de cuisine en anglais autour de préparations culinaires nationales comme le coq au vin ou les crêpes Suzette. Au terme de l'activité, les participants se voient gratifiés d'une brochure compilant les différentes recettes traduites dans leur langue. Mais malgré les efforts déployés par la compagnie pour assurer la rentabilité de sa flotte, l'intensification du trafic aérien en 1969⁵¹ accélère les restrictions budgétaires⁵². Le déficit financier accentué par la forte concurrence des sociétés étrangères spécialisées dans le transport de passagers par voies maritimes et aériennes, le choc pétrolier de 1973 et l'arrêt des subventions apportées par l'État français le 1^{er} juillet 1974⁵³ mettent un terme à l'exploitation des navires. Le paquebot *France*, retiré de la circulation, rejoint « le quai de l'oubli » le 19 décembre 1974.

Bien plus qu'un simple moyen pour franchir l'étendue de l'océan, les navires de la Compagnie générale transatlantique constituent de véritables fragments du territoire national qui se déplacent. En faisant du modèle gastronomique français son trait distinctif, la French Line exprime son identité culturelle. Parallèlement, et pendant près d'un siècle, les nombreux déplacements des paquebots ont favorisé l'exportation outre-Atlantique de la richesse du patrimoine matériel et immatériel de la France.

51 Antoine Frémont, *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, éditions Anthropos, 1998, p. 19.

52 AFL 1997 004 3106, correspondances internes sur les économies à réaliser à bord du paquebot *France*.

53 AFL 1997 004 5196, délibérations du conseil d'administration du 9 juillet 1974.

LE "TOUR GASTRONOMIQUE"
DE LA CHAMPAGNE



PAQUEBOT
"FRANCE"

Commandant Joseph ROPARS

.... *En traversant l'Atlantique*
de New York au Havre

2 MAI - 7 MAI 1963

15. Présentation d'un menu servi durant la traversée entre New York et Le Havre placée sous le thème du « Tour gastronomique » de la Vendée du 13 mai au 18 mai 1965

Chroniques

NOUVELLES PERSPECTIVES SUR LES ARCHIVES
DE FRENCH LINES & COMPAGNIES

Marie-Anne du Boullay
Directrice de l'EPCC French Lines & Compagnies

François Drémeaux
Enseignant chercheur (ECER), Université d'Angers, TEMOS UMR 9016 ;
Visiting Assistant Professor, University of Hong Kong

French Line, c'est le nom que prend dans les années 1880 la ligne maritime assurée par la Compagnie générale transatlantique (CGT) entre Le Havre et New York. Par extension, c'est devenu le surnom de cette entreprise. Au pluriel, c'est désormais le patrimoine maritime et portuaire français qui est englobé dans cette appellation grâce à un établissement public de coopération culturelle (EPCC) basé au Havre, French Lines & Compagnies. Ce patrimoine d'entreprises françaises constitue une collection unique en Europe d'objets et d'archives liés aux compagnies maritimes. Ses multiples facettes ont été exposées dans cette revue en 2005¹, mais le statut de l'institution gestionnaire a profondément évolué depuis.

Au cours de l'année académique 2018-2019, l'EPCC a collaboré avec les universités de Normandie, en particulier celle du Havre, dans le cadre d'un projet Réseau d'intérêt normand (RIN) intitulé *Normonde*². À cette occasion, une mission exploratoire a été menée dans les fonds d'archives non classés, donnant lieu à un récolement partiel aux promesses stimulantes pour la recherche sur l'histoire de la marine marchande à l'époque contemporaine.

- 1 Aymeric Perroy, « Une traversée des archives de l'association French Lines », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, « La Marine marchande française de 1850 à 2000 », 2006, p. 29-44.
- 2 Voir en ligne : « Normonde (1815-1960). Présence et réseaux normands dans le monde à l'époque contemporaine » : <https://normonde.hypotheses.org/category/revue-de-presse>, consulté le 2 décembre 2020. *Normonde* est un projet dirigé par Jean-François Klein, alors professeur à l'université Le Havre-Normandie.

Située au Havre dès sa création, s'appuyant sur des délégations implantées dans les ports têtes de ligne de ses compagnies fondatrices comme Marseille (jusqu'en 2016), Dunkerque et Bordeaux, mais aussi à Paris, l'association French Lines s'était fixé comme objectif de faire connaître le rôle capital de la marine marchande dans les mouvements de l'histoire politique, technique, économique et sociale mais aussi dans l'évolution du goût et des arts.

196 En vingt-deux années d'activité, l'association et ses équipes successives constituées d'archivistes, d'historiens d'art, de documentalistes ont su faire connaître et valoriser un fonds historique exceptionnel d'archives, d'objets manufacturés, d'œuvres d'art, de supports de communication, constitutif d'un patrimoine d'entreprises dédiées au transport maritime. Son action s'est déclinée autour des champs patrimoniaux et scientifiques avec des projets d'exposition et des recherches développés au fur et à mesure de l'avancement du classement des archives (autour de 2,7 kilomètres à l'heure actuelle) et de l'inventaire des objets et œuvres d'art (trente-deux mille pièces), tous deux toujours en cours. La numérisation des photographies débutée au début des années 2000 a permis de constituer une photothèque fréquemment sollicitée de plus de vingt mille références : éditeurs, réalisateurs de documentaires télévisés, musées, étudiants et chercheurs, passionnés, auteurs...

L'absence de lieu permanent d'exposition a incité à la programmation d'événements hors les murs, le plus souvent des présentations de panneaux (sans objets ni documents originaux) quand elles étaient portées par French Lines, ou aux prêts de documents et de pièces issus des collections, jusqu'à plusieurs centaines par an, pour les projets menés par les institutions culturelles françaises et étrangères. L'équipe scientifique apportait alors systématiquement son conseil, en lien parfois avec des chercheurs extérieurs. Ces expositions ont permis aux collections de voyager en France comme à l'étranger (Royaume-Uni, Espagne, Italie, Hong Kong, Belgique, États-Unis...), certaines pièces des collections refaisant parfois plus quatre-vingts ans après leur dernière traversée un ultime aller-retour, cette fois-ci par la voie des airs³. Entre 1999 à 2004, French Lines a exposé une partie de ses collections au sein de l'Espace maritime et portuaire des Docks Vauban (EMPDV) dans le cadre d'un partenariat avec la ville du Havre et l'association du Musée maritime et portuaire. Ce lieu devait préfigurer un futur musée maritime et portuaire qui n'a pas vu le jour. Une expérience collaborative similaire est menée entre 2009 et 2012 au sein dans

3 Par exemple les boiseries qui décoraient le paquebot *France* (CGT 1912), surnommé le Versailles des mers, qui furent exposées au Peabody Essex Museum de Salem, Massachusetts, États-Unis dans le cadre de l'exposition « Ocean Liners: Speed and Style », en 2017.

l'espace André Graillot (aujourd'hui LH Port Center) grâce à une convention passée avec le grand port maritime du Havre. Ces expériences ont montré la cohérence des patrimoines maritime et portuaires au sein de la place du Havre.

Une autre action de valorisation s'est développée autour de l'écriture, l'illustration et l'édition d'ouvrages, parfois avec le concours de chercheurs associés⁴. L'étude des grands axes de l'histoire des compagnies, des arts à bords des paquebots ou de la représentation de l'objet navire s'est accompagnée, depuis 2001, de campagnes de collecte de mémoire orale, menées en interne ou réalisées par des prestataires externalisés comme l'Office du patrimoine culturel immatériel (OPCI). En se rapprochant de ceux qui ont navigué, travaillé et voyagé à bord des paquebots et cargos, French Lines a développé des fonds liés à l'histoire culturelle et sociale de la marine marchande⁵.

En sus des premiers contrats d'apport des membres fondateurs (la Compagnie générale maritime, CGM, et la Société nationale maritime Corse-Méditerranée, SNCM), socle principal de son patrimoine, French Lines n'a eu de cesse d'enrichir ses collections, principalement par le biais de dons, nombreux, ainsi que de dépôts d'importance⁶. Des liens durables ont été créés avec des institutions telles qu'Escal'Atlantic à Saint-Nazaire, le Musée maritime et portuaire de Dunkerque, le musée national de la Marine, le musée Lalique, le Victoria & Albert Museum de Londres et, plus localement, avec l'association du Musée maritime et portuaire du Havre, mais aussi des collectionneurs privés et des chercheurs. Ce bilan positif ne doit cependant pas masquer les réelles difficultés rencontrées par l'association, qui mènent à la création de l'établissement public de coopération culturelle (EPCC) French Lines & Compagnies :

- érosion du nombre des adhérents et donc des cotisations ;
- difficulté à animer une vie associative dynamique en plus de la gestion patrimoniale et scientifique pour une équipe restreinte ;
- baisse progressive des ressources financières (moins 25 % entre 2006 et 2017).

4 François Haugel, Patrick Pelsier & Aymeric Perroy, *Mémoire de la French Lines*, trois tomes, Rouen, éditions PTC, 2006, 2008 et 2010 ; Frédéric Ollivier, Aymeric Perroy & Franck Sénant, *À bord des paquebots. 50 ans d'arts décoratifs*, Paris, Norma, 2011, 416 p. ; Aymeric Perroy & Didier Mouchel, *Voyages en mer – Paquebots & cargos. Trésors photographiques de French Lines*, Paris, éditions du Chêne, 2003, 176 p.

5 Répertoires numériques réalisés par Baptiste Bonnefoy sous la direction de Clémence Ducroix, en 2015 : « La conteneurisation du port du Havre, 1946-2014 » (dix-sept fichiers, trente-huit heures d'entretiens, collectés entre 2012 et 2013), « Les métiers de la marine marchande 1927-2003 » (cent sept fichiers, quatre-vingt-treize heures, collectés entre 2001 et 2012), « Histoire du France 1962-1977 » (vingt-neuf fichiers, trente-neuf heures, collectés entre 2012 et 2013).

6 Par exemple, le dépôt de la bibliothèque historique du Comité central des armateurs de France, comprenant près de six mille ouvrages spécialisés sur la marine marchande, le commerce et la jurisprudence maritime.

Fin 2016, l'association doit faire le constat qu'elle n'a plus la capacité financière de maintenir la gestion des collections et les emplois dans des conditions satisfaisantes. Sollicitées, la ville du Havre et la région Normandie décident de s'associer pour créer un EPCC, French Lines & Compagnies. Le statut présente l'avantage d'associer plusieurs collectivités autour d'un projet culturel commun. Il offre également un cadre relativement souple et stable pour une gestion durable d'un patrimoine culturel. L'implication de la ville du Havre et de la région Normandie dans la création de cet EPCC autour du patrimoine maritime trouve ses sources dans plusieurs motivations. La première est historique. La ville et la région sont des partenaires financiers importants depuis l'origine de l'association. Le patrimoine de French Lines est implanté au Havre, port d'attache de nombreux navires de la Transat, et tête de lignes majeures vers les Antilles et les États-Unis. L'histoire de la ville est intimement liée à celle de l'empire colonial⁷, aux relations économiques, politiques et culturelles entretenues avec les pays touchés par l'impérialisme, et s'intègre désormais à la vocation internationale du Havre, ville-port, et de la région Normandie. La deuxième raison est culturelle. Ce patrimoine s'intègre naturellement dans la forte identité maritime de la ville du Havre, ville fondée, construite et développée autour de son port. La CGT a durablement marqué la ville par les emplois qu'elle y a créés, et le port par l'accueil de ses plus prestigieux paquebots. La troisième enfin est géographique : le patrimoine de French Lines s'inscrit dans un territoire plus vaste, au-delà de l'axe Seine, au sein d'une région normande qui possède la plus grande façade maritime française. À partir de ces constats, la collaboration des différents acteurs a mené à la création de l'EPCC French Lines & Compagnies par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017 avec une mise en service effective le 1^{er} avril 2018.

LES PROJETS SCIENTIFIQUES ET CULTURELS DE L'EPCC

Les objectifs de l'EPCC sont définis dans ses statuts à l'article 3, il a pour « mission de conserver, valoriser et promouvoir l'histoire et le patrimoine de la marine marchande française, de ses compagnies et de ses ports en les diffusant auprès du public le plus large, en France et à l'étranger⁸ ». À ce titre, il assure notamment la programmation d'activités culturelles, scientifiques

7 Claude Malon, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2006, 679 p.

8 Arrêté du 22 décembre 2017, autorisant la création de l'établissement public de coopération culturelle French Lines & Compagnies, Patrimoine maritime et portuaire, prefecture de la région Normandie, en ligne : http://www.frenchlines.com/wp-content/uploads/2018/04/EPCC_arrete-de-creation.pdf, consulté le 2 décembre 2020.

et pédagogiques. Il développe une activité économique et commerciale en procédant à la valorisation de ses marques, à la vente de produits dérivés et de biens aliénables et à l'exploitation d'un futur lieu permanent d'exposition. Par ses différentes interventions, l'EPCC se veut un outil d'attractivité touristique et culturelle pour la région Normandie et notamment pour la ville du Havre. Parce que l'EPCC voit ses missions élargies au patrimoine portuaire, composante essentielle de l'activité maritime, il prend le nom de French Lines & Companies, Patrimoine maritime et portuaire.

Le projet scientifique et culturel de l'établissement a été validé par son conseil d'administration en mars 2018. Il mêle ambition et pragmatisme pour raconter l'épopée du transport maritime depuis 1851, tient compte de la mue nécessaire pour jouer pleinement son rôle d'établissement public et des réalités matérielles, financières et humaines auxquelles il est confronté. En effet, la constitution de l'EPCC dans sa forme statutaire et les contributions de ses membres fondateurs sont une première étape de sa réalisation et il faut encore mettre en œuvre un certain nombre de chantiers pour en faire un outil culturel opérationnel, viable et pérenne : constitution d'une équipe en capacité de réaliser les objectifs scientifiques et culturels, passage en comptabilité publique, dotation d'outils performants (comme une base de données et un portail des collections pour rendre l'ensemble accessible au public), recherche de financements, entrée de nouveaux membres contributeurs, accompagnement longue durée de mécènes, ouverture aux partenariats locaux autour de l'identité maritime, portuaire et urbaine de la ville et du port du Havre, appels à projets de recherches universitaires nationaux et internationaux autour de sujets encore inexploités dans les archives.

Les enjeux auxquels l'établissement doit répondre dans les prochaines années s'envisagent en gardant à l'esprit la réflexion menée actuellement autour de la définition même de ce que peut être un musée⁹. Leur résolution pourrait préfigurer à la conception d'un espace culturel inédit, multifonctionnel, porteur de mémoire et d'avenir, dédié à notre culture maritime et portuaire.

1,3 KILOMÈTRE DE FONDS NON CLASSÉS : VERSEMENTS D'ARCHIVES VIVANTES

Au cours de déménagements hâtifs depuis les sièges de compagnies ou de l'association French Lines, des archives ont été entassées dans de larges cartons bruns, numérotés sans logique ni ordre. Ces fonds non classés représentent 1,3 kilomètre linéaire. En tout, ce sont 2 380 cartons de déménagement, dans

9 Résolutions adoptées par la 34^e assemblée générale du Conseil international des musées (ICOM), 7 septembre 2019, Kyoto.

lesquels on peut loger en moyenne – pour donner une idée de l'ampleur – environ cinq boîtes d'archives aux dos de 10 à 12 centimètres. À peu près 11 900 boîtes donc. Parfois, ces cartons contiennent des liasses titrées et ordonnées, parfois c'est un amonçement de télex presque effacés.

L'association French Lines, prédécesseur du nouvel établissement public, a longtemps remis ces cartons en leur accordant une importance secondaire. Il était entendu qu'ils ne contenaient que des documents de la CGM après 1974, voire exclusivement des années 1990, juste avant la fusion avec la Compagnie maritime d'affrètement (CMA). Avec les délais de communicabilité en vigueur, leur usage à des fins académiques semblait peu probable, et leur production récente laissait présager de moindres problématiques de conservation. Le traitement de ces documents par les archivistes qui se sont succédé au sein de l'association a donc toujours été repoussé, les moyens humains étant limités et les fonds classés constituant déjà une intarissable manne pour les chercheurs.

200

De rapides sondages ont montré que (rarement) deux cartons à proximité immédiate peuvent se suivre dans la thématique et la chronologie, tout comme (le plus souvent) leur prolongement direct peut se situer à plusieurs mètres, dans une autre travée. À ce stade des opérations, nul ne pouvait espérer une vision globale pertinente du contenu de ces fonds. L'archiviste comme l'historien se trouvaient confrontés à une masse relativement décourageante. Il est toutefois apparu que les natures et les origines de ces fonds étaient bien plus variées que prévu.

Dans le cadre du projet *Normonde*, il a été décidé d'analyser un carton tous les trente-cinq emplacements au sein des travées de l'établissement, ce qui devait peu ou prou mener à 10 % du volume total. Ainsi, 218 cartons ont été inventoriés, soit à peu près l'équivalent de mille boîtes d'archives pour garder une idée du volume. Les premières constatations sont les suivantes : les producteurs de ces documents ne se limitent pas aux services de la CGM et concernent également la CGT et les Messageries maritimes ; le bornage chronologique s'étend de 1913 à 1999 ; et les thématiques sont variées, occupant toutes les fonctions du cadre de classement.

Sur l'ensemble des cartons analysés, la CGT occupe 53,4 % des cartons, la CGM 32,8 % et les Messageries maritimes 13,8 %. Pour être tout à fait juste, il est à noter que la nomenclature d'une minorité des cartons commence par la lettre C, et l'immense majorité par le chiffre cinq¹⁰. Dans le premier cas, le contenu est systématiquement lié à la CGM (donc après 1974). Une fois ce constat réalisé, on peut supposer que la part de cette compagnie devrait croître

10 Il s'agit de cotes temporaires en attendant un récolement complet et une intégration au cadre de classement déjà en vigueur au sein de l'EPCC.

au moment d'un récolement complet, jusqu'à atteindre au moins 40 à 45 % du volume total.

Que faisaient des documents aussi anciens et aussi variés dans les derniers versements d'archives de la jeune CMA-CGM, au moment où cette dernière, dans les années 1995-1996, s'est déliée de ses engagements sur le patrimoine des anciennes compagnies qui formaient son héritage? Une première analyse grossière des contenus permet d'élucider l'origine de ces fonds. Il s'agissait d'archives vivantes qui ont suivi les fusions et les acquisitions, à partir des années 1970, tant que les sujets incriminés n'étaient pas considérés comme clôturés. Il en va ainsi de la vie d'un cargo, de sa conception à ses multiples affectations¹¹, ou d'un contentieux qui occupe la correspondance entre les services juridiques et les assurances pendant de nombreuses années¹² ou encore des plans et études d'un ingénieur, dont les idées peuvent être recyclées¹³. Certains dossiers suivent la carrière d'un membre du personnel d'une compagnie à l'autre et, jusqu'à leurs dissolutions, des entités indépendantes ont entretenu des archives séparées, versant ainsi des contenus presque intégraux dans les années 1990. C'est le cas de la section du Havre de l'Amicale transatlantique, société mutualiste pour le personnel de la CGT, et dont les comptes rendus, les courriers et la comptabilité sont complets de 1948 à 1989¹⁴.

Ces ensembles documentaires sont donc de précieux ajouts aux fonds déjà classés. Ce sont des compléments chronologiques (essentiellement après la Seconde Guerre mondiale), mais aussi des éclairages inédits sur les mutations de la marine marchande française dans la deuxième moitié du xx^e siècle. Une fois intégrées au cadre de classement, ces archives permettront d'approfondir les travaux de Bernard Cassagnou, pionnier en ce domaine¹⁵ ou encore d'élargir la perspective historique des recherches sur la CGM entamées par le géographe Antoine Frémont¹⁶.

11 FL&C, C/29/2, c'est le cas par exemple du *Korrigan* (MM 1973), le plus grand porte-conteneurs français en service à son lancement par les Messageries maritimes. Le navire passe à la CGM en 1977, puis à la CMA-CGM en 1996.

12 FL&C, de 5/56/55 à 5/56/60 (1945-1971).

13 FL&C, C/19/11.

14 FL&C, 5/04/05.

15 Bernard Cassagnou, *Les Grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, nouvelle édition [en ligne], Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2002, t. II, p. 1085-1093, consulté le 29 septembre 2019. L'état des sources ne mentionne pas French Lines (et pour cause).

16 Antoine Frémont, *La Compagnie générale maritime et l'espace maritime (1945-1995)*, thèse de doctorat de géographie sous la dir. de Madeleine Brocard, université du Havre, 1996, 514 p.

À partir des cartons analysés dans le cadre du projet *Normonde*, il est possible d'envisager de nouveaux travaux en histoire navale, portuaire et bien sûr maritime dans son acception la plus large. Par ailleurs, comme pour les fonds classés, ces archives invitent à réaliser un pas de côté pour aborder, à travers le prisme maritime, des sujets d'histoire sociale, culturelle ou économique dont le sillon est déjà creusé à terre. Les loisirs et les arts de la table sur les paquebots, la place des femmes, des enfants ou des sujets colonisés à bord des navires, la perception de l'arrivée d'un tourisme de masse sur les océans, la prise de conscience du caractère polluant des activités maritimes, les premières remédiations en termes de maîtrise de l'énergie, etc. Autant de pistes qui continuent de prouver le caractère pluriel et transversal de l'histoire maritime. Ces champs d'investigation permettent aussi bien des approches macro-historiques que des études comparées bien plus ambitieuses dans le cadre très porteur de l'histoire globale ; quel meilleur vecteur que les compagnies maritimes pour se joindre au concert des études internationales sur les flux humains et matériels ?

En volume, les quatre premières fonctions du cadre de classement sont les activités techniques (34 %), les opérations commerciales (28 %), l'administration (12 %) ¹⁷ et l'armement (7 %) ¹⁸, suivent de près les finances et les affaires juridiques puis, dans de moindres proportions, le personnel, le domaine, la documentation et la communication. Quelques détails au sujet des deux premières catégories donnent une idée de la pertinence des fonds.

Les activités techniques regroupent les questions inhérentes à l'entretien des navires mais aussi, et surtout, les projets de réalisation (actés ou non) sous forme d'études et de plans. Il s'agit parfois de transformations d'anciennes unités, posant donc la question de la reconversion et de l'actualisation de la flotte ¹⁹. Dans tous les cas, la documentation des prestataires extérieurs est abondante et explique en grande partie le volume que représente cette fonction au sein des archives. Parmi les belles pièces exhumées, les archives complètes de l'ingénieur Debray regroupent presque quarante années de recherches et de travaux sur la construction navale ²⁰. Dans l'ensemble, ces documents évoquent évidemment les développements de la conteneurisation puis de la jumboïsation, montrent comment les grands chantiers navals français sont d'abord systématiquement

17 Cette fonction concerne essentiellement les correspondances qui émanent de la direction du siège social, ainsi que les rapports des conseils d'administration et les bilans annuels.

18 Cette fonction se rapporte plus strictement à la flotte de navires et concerne les problèmes de navigation rapportés par les commandants, la sécurité et l'inspection des navires ainsi que leur approvisionnement.

19 FL&C, de 5/38/60 à 5/38/67.

20 FL&C, C/19/7, C/19/8, C/19/11, de 1949 à 1986.

sollicités puis, au fil du temps, davantage les chantiers d'Europe du Nord et enfin ceux du Japon ou de Corée. Derrière ces archives d'ingénierie pure se révèlent les pressions du marché mondialisé. Enfin, la spécialisation technique des navires après 1945 est flagrante et très bien documentée. Les vraquiers laissent place à des transports réfrigérés, des minéraliers, des PCB²¹, gaziers, rouliers, etc.²² Au sujet de ces dernières unités, plus souvent appelées ro/ro, on note une flexibilité croissante pour s'adapter à des marchés spécifiques, que ce soit pour répondre au gouvernement français et transporter des éléments des fusées *Ariane*²³, ou pour toucher des ports africains d'accès difficile (avec des ouvertures latérales inutiles ailleurs) et ainsi continuer à occuper une situation de monopole²⁴.

Les opérations commerciales traitent, sans surprise, de la répartition des flux de marchandises sur les différentes lignes (connaissements et manifestes), de l'évolution des conférences maritimes et, plus ponctuellement, contiennent des rapports de voyage ou des comptes rendus d'incidents. Parmi les sources prisées, on trouve les listes de passagers des navires des Messageries maritimes, sur toutes les lignes, pour les années 1965-1970²⁵ ou encore les rapports généraux des navires de la CGT pour les lignes Pacifique Sud, Amérique latine et Antilles des années 1950 à 1974²⁶. Plus tardivement, et donc pour la CGM, la conservation et l'exploitation de certains documents posent question, du fait de l'usage intensif du télex dans les années 1980 et 1990. Les rapports de mer du CGM *Rabelais* (CGM 1989), par exemple, consistent en un amonçèlement de longues bandes perforées à demi effacées avec, certes, toutes les informations possibles transmises à bord à chaque étape du voyage mais, en définitive, un foisonnement difficilement exploitable²⁷.

Puisqu'il est question de l'exploitation commerciale, il convient de mentionner deux cartons traitants exclusivement du *France III* (CGT 1962) entre 1965 et 1969 puis en 1973-1974²⁸. Il s'agit d'une illustration pertinente de ce que peuvent apporter ces fonds non classés à la compréhension de l'histoire maritime contemporaine. Les dossiers de l'intendance à bord, ainsi que ceux du service des contentieux, en disent long sur ce navire à l'exploitation coûteuse. Le recrutement des artistes ou les développements de l'offre hôtelière

21 Porte-conteneurs à bananes, unités affectées à la ligne des Antilles.

22 FL&C, C/19/6.

23 FL&C, C/19/5.

24 FL&C, de 5/60/12 à 5/60/24.

25 FL&C, 5/50/23 et 5/49/27.

26 FL&C, 5/48/138 et 5/48/141 sur l'Amérique latine.

27 FL&C, de 5/75/90 à 5/75/99.

28 FL&C, 5/14/62 et de 5/14/64 à 5/14/67 pour l'organisation des loisirs, puis de 5/75/55 à 5/75/61 pour les commentaires et réclamations des passagers.

et des activités de loisirs éclairent le passage des traversées transatlantiques vers une économie de croisière moderne. À l'aune des 10 % des fonds non classés dépouillés, combien de pépites sous la roche brute de ces cartons ?

Il serait faux de penser que ces fonds n'évoquent que les stratégies nationale et internationale des grandes compagnies maritimes françaises. Pour terminer le tour d'horizon de cette mission exploratoire dans les fonds non classés, il faut également s'attarder sur la portée locale des documents, en particulier leur résonance normande. Les directions de l'armement de la CGT, des Messageries maritimes et de la CGM étaient notamment au Havre, une part importante du personnel sédentaire et navigant était basé en Seine-Maritime, et les liens avec des prestataires régionaux étaient nombreux. La CGT est une société d'économie mixte depuis 1931, mais seulement pour l'exploitation de la ligne Le Havre-New York. Le conseil d'administration gère par ailleurs une quarantaine de filiales totalement privées : de la blanchisserie de Rouelles jusqu'à une chaîne d'hôtels nord-africains en passant par des fermes piscicoles un peu partout en France, les archives subsistent et sont mêlées à celles de la compagnie²⁹. Autre cas, les archives de la filiale consacrée à l'entretien des navires au Havre, la COGER, n'ont *a priori* pas été conservées. Néanmoins, les correspondances avec les différents services de la CGT permettent d'exhumer cette histoire par bribes, de manière indirecte³⁰. Enfin, que ce soit par le biais des sociétés mutualistes comme l'Amicale transatlantique réservée aux navigants, ou celui des syndicats, à l'instar de celui pour le personnel sédentaire des compagnies de navigation (PSCN)³¹, c'est un pan de l'histoire sociale havraise à partir des années 1950 qui se découvre.

Le fonds d'archives et les collections de French Lines & Compagnies racontent une histoire nationale, maritime et marchande, sur une période marquée par l'âge industriel, une émigration massive de populations, l'expansion coloniale et la décolonisation, le développement des arts décoratifs ou encore la mondialisation de l'économie. Cette histoire est celle d'une époque où le transport maritime est presque le seul moyen de parcourir le monde, avant la révolution du transport aérien qui oblige ensuite le maritime à se réinventer. C'est aussi celle des hommes et des femmes qui, un jour, dans l'exercice de leur métier de marin ou en tant que personnel de service, lors d'une traversée ou

29 FL&C, de 5/56/107 à 5/56/111 pour les filiales non-maritimes en matière d'aquaculture (1968-1972). Bien que privées, ces archives ont été versées aux Archives nationales en 1995 avec l'ensemble des fonds de la CGT et de la CGM.

30 FL&C, de 5/63/95 à 5/63/99.

31 FL&C, C/112/1 ou encore 5/04/05.

d'une croisière, en voyage d'affaires ou d'agrément, parfois dans l'espoir d'une vie meilleure, sont montés à bord d'un navire d'une compagnie française.

Histoire sociale, histoire des arts, histoire urbaine, histoire économique : d'autres courants maritimes, peut-être moins traditionnels que ceux de l'histoire navale ou portuaire, se mêlent et se juxtaposent au cœur des réserves de French Lines & Compagnies. De nombreux sujets sont encore à explorer dans le fonds d'archives, et ne manqueront pas encore d'émerger au fur et à mesure de l'avancement des récolements, de l'intérêt des chercheurs et des appels à projets.

POSITION DE THÈSE
SOCIÉTÉS LITTORALES, GENS DE MER ET ACTIVITÉS
MARITIMES DANS UN PORT EN MUTATION.
L'EXEMPLE DES SABLES-D'OLONNE (1747-1866)

Hervé Retureau
Université de Nantes CRHIA

Thèse préparée sous la codirection de Martine Acerra et Thierry Sauzeau et soutenue à l'université de Nantes le 20 février 2020 devant un jury qui comprenait, outre les deux directeurs, Mme Caroline Le Mao et MM. Philippe Hrodej, Bruno Marnot et Bernard Michon.

Aucune thèse d'histoire maritime n'avait encore été consacrée à ce port vendéen au riche passé. Celle-ci, intitulée *Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866)*, met l'homme – l'être marin¹ – et la société portuaire dans sa globalité au cœur des perspectives de recherches. Il s'agit d'une thèse en histoire sociale s'inscrivant dans le cheminement des travaux d'Alain Cabantous sur les gens de mer. Une nouvelle génération de travaux, ceux de Thierry Sauzeau, Murielle Bouyer, Emmanuelle Charpentier, Grégory Boyer, Nicolas Cochard ou Gilbert Buti, a suivi son sillage². Le propos a été ici de comprendre les interactions foisonnantes entre le port, les familles de marins et les marins eux-mêmes face à un monde en complète restructuration. La reconstitution des carrières de ces hommes,

- 1 Gilbert Buti & Alain Cabantous, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016, 226 p.
- 2 Alain Cabantous, *Les Gens de mer de Dunkerque à l'époque moderne (1662-1791)*, s.l., s.n., 1978 ; *id.*, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991 ; Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre. Entre sel charentais et sucre antillais (xviii^e-xix^e siècle)*, La Crèche, La Geste, 2005 ; Murielle Bouyer, *Les Marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2008 ; Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2013 ; Grégory Boyer, *La Marine berchoise de Louis XIV à 1945. Inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou Vie et mort d'un port de pêche. Dossier statistiques et annexes*, thèse sous la dir. de Patrick Villiers, université du Littoral-Côte d'Opale, 2001 ; Nicolas Cochard, *Les Marins du Havre : gens de mer et société urbaine au xix^e siècle*, Rennes, PUR, 2016 ; Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Saint-Tropez, petit port méditerranéen (xvii^e-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010 ; *id.*, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu xvii^e s.-début xix^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat, Paris, France, 2000.

de profils différents, a donné lieu à une analyse prosopographique permettant ainsi de distinguer des trajectoires singulières entre les générations. Retracer ces parcours de vie c'est pénétrer dans l'histoire intime du port à travers le prisme de l'être humain cher à Marc Bloch³.

208

Pour mener à son terme ce questionnement autour du « peuple de la mer⁴ », nous avons dépouillé des sources historiques à la fois civiles et maritimes dont la base principale repose sur les volumineux registres matricules du SHM de Rochefort⁵. Pour reconstituer le monde des gens de mer – sur une longue durée –, nous avons pris le choix d'une méthode ou démarche diachronique, singulière, voire inédite, prenant l'année 1846 comme année de référence. En effet, en dépouillant le recensement de la population sablaise de 1846 forte de 1 342 gens de mer soit 24 % de la population totale, nous avons pu mettre à jour la population maritime complète, composée d'âges divers, permettant dans un deuxième temps l'exploitation et la constitution des différentes cohortes. Parmi ces personnes figuraient 682 hommes formant un corpus exploitable de 555 navigants⁶. La collection d'une cinquantaine de registres matricules des classes ou Inscriptions maritimes, relativement bien tenues sur la période nous a permis une exploitation quantitative, sérielle mais aussi qualitative d'une grande qualité. Ces dépouillements certes longs et fastidieux ont amené à la constitution de différentes bases de données. La base de données « embarquements et carrières » par exemple regroupe quelque 11 250 mouvements différents. Cette thèse a aussi fait le pari de croiser des sources archivistiques fort diverses mais complémentaires pour mieux appréhender les hommes, ces marins, dans leur milieu. C'est ainsi que l'état civil de chaque individu a été systématiquement recherché, mais aussi les recensements de population du XIX^e siècle, les actes notariés, la correspondance du commissaire aux classes, les registres paroissiaux et d'état-civil pour mesurer l'évolution démographique de la ville et aussi le cadastre pour cartographier l'implantation des gens de mer en ville et dans la ville, par quartiers. Une abondante cartographie apporte ainsi une valeur ajoutée non négligeable aux données quantitatives.

C'est ainsi que nous avons pu distinguer trois cohortes différentes correspondant à trois générations distinctes : la plus âgée née entre la guerre de Sept Ans et 1782, l'intermédiaire née entre 1783 et 1814 et enfin la plus

3 Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 1949.

4 Marc Elder, *Le Peuple de la mer*, Romorantin, Marivole, 1913.

5 Marc Fardet, « Guide des archives du port de Rochefort », *Enquêtes et documents*, Centre de recherches sur l'histoire de la France atlantique, t. II, 1973 ; *id.*, « Les archives de l'arrondissement maritime de Rochefort », *Chronique d'histoire maritime*, n° 13, 1986.

6 Les autres étant constitués d'artisans de marine (charpentiers de navire, constructeurs navals, forgerons, poulieurs, voiliers, cordiers essentiellement) formant le groupe des non-navigants.

jeune née entre 1815 et 1840. Ce découpage chronologique correspond aux césures des guerres maritimes ce qui permet aussi de mesurer l'impact des guerres dans ce port qui n'est pas un port militaire⁷ mais un port pourvoyeur en marins dans le cadre du système des classes fournissant jusqu'à 70% des marins du Bas-Poitou⁸. Ces hommes ont donc navigué du règne de Louis XV à la veille du premier conflit mondial; c'est à une incursion dans une histoire maritime locale sur le temps long à laquelle nous nous sommes confrontés et à une histoire par le bas, celle des hommes, des humbles ayant navigué sur les terre-neuvas, les caboteurs ou les sardiniers des Sables-d'Olonne.

Notre période d'étude débute en 1747 avec un port en guerre sur mer, des corsaires anglais rôdant alentour mais dans le même temps l'ouverture d'une première presse à sardine dans le quartier maritime de la Chaume. Cette période est également couverte sur le plan archivistique avec les tout premiers registres matricules des mousses. En 1866, la révolution industrielle est en marche, le chemin de fer arrive aux Sables fin décembre, déjà six usines de conserves tournent à plein régime, la pêche à la morue qui faisait la renommée du port sous l'Ancien Régime a définitivement quitté l'esprit des Sablais et la pêche sardinière l'a remplacée. La ville connaît conjointement un véritable boom démographique et attire des familles de migrants attirés par l'emploi. On est face à un port en pleine métamorphose et en plein décollage économique. En l'espace d'un siècle, ce port a donc connu une transformation radicale sur bien des points qu'ils soient urbains, sociaux ou économiques.

Au terme de cette thèse de 860 pages, quels sont les résultats méritant notre attention? Nous en avons retenu trois.

Le premier point réside dans le formidable poids des gens de mer dans ce port. Ces hommes sont des pêcheurs nés et font de cette « génétique » leur valeur ajoutée, que ce soit du temps de la grande pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve ou plus tard, lorsque au début du XIX^e siècle, ces hommes opèrent un redéploiement très net vers des pêches de proximité comme peut l'être la pêche de la sardine. Ce souci de la transmission se mesure à travers les pesées opérées à différentes périodes. Les marins représentent un nombre supérieur aux autres ports ce qui atteste de l'existence de communautés de pêcheurs de très longue

7 Jean-François Henry, *Des marins au siècle du Roi-Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Salmon, 1982; Jean-François Henry, *La Situation démographique de l'île d'Yeu à la fin de l'Ancien Régime*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1975.

8 Dans le département maritime du Bas-Poitou figurent les ports des Sables-d'Olonne, Saint-Gilles, Croix-de-Vie, Noirmoutier et l'île d'Yeu. Marie-Thérèse de Martel, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*, *Aspects de la vie des gens de mer*, Vincennes, SHM, 1982, 406 p.

date. Ces hommes sont aussi marqués du poids d'une forte homogamie mêlée à une endogamie récurrente. Deux quartiers, la Chaume et le Passage, regroupent ainsi, de part et d'autre du chenal, plus de 60 % de la population maritime active en 1846 mais, en 1779, la seule paroisse de la Chaume comptait en son sein déjà 80 % de marins. Au XIX^e siècle, avec l'essor de la ville, son extension et son orientation balnéaire, la cartographie professionnelle va s'étoffer de nouveaux métiers et les marins verront leur proportion amoindrie dans la société. De même l'analyse de la démographie locale – et des marins, en particulier « la pesée » – fluctue-t-elle après les périodes de guerre comme en 1764, 1784, 1816. La baisse du nombre de marins adultes est significative et les mousques jouent dès lors un rôle primordial dans le sens où ils assurent une régénérescence à la population maritime lourdement affectée par les guerres sur mer.

210

Si le nombre de marins a varié au cours de la période, un point semble stable c'est la place des mousques dans la vie portuaire. D'où viennent ces « garçons » comme on les nomme dans les textes de l'époque ? Qui sont-ils et auprès de qui apprennent-ils ce métier des plus exigeants ? Avant la Révolution (1776-1787), on enrôle environ 56 mousques par an pourtant ce nombre tombe à 30 de 1838-1850 pour voir les effectifs de novices prendre le pas. La raison en est simple : le port en plein développement sardinier, recrute sa main-d'œuvre juvénile en dehors de ses bassins traditionnels et regarde parmi des jeunes culturellement et géographiquement extérieurs au monde du port. En 1846, le quartier du Passage regroupe 42 % de moins de 20 ans. Cette génération va jouer un rôle actif arrivée à l'âge adulte.

Les équipages sont natifs des Sables dans 90 % des cas notamment avant la Révolution où le port excelle dans la pêche à la morue qui réclame des marins solides, durs à la tâche et largement expérimentés. Le recrutement des terre-neuvas est donc interne à la cité. Les eaux de Terre-Neuve ont été le terrain d'apprentissage des marins sablais pendant plus d'un siècle et demi du règne de Louis XIV à 1792. Cette « route nourricière » – pour citer Fernand Braudel – qu'ils empruntent jusqu'à deux fois l'année leur assure la primeur sur la façade atlantique et une réputation sans faille à l'échelle nationale. Les équipages obéissaient à une hiérarchie dominée par le capitaine et son second, natifs eux aussi des Sables. On naviguait dans une sorte de cocon familial ou plutôt de « quartier maritime reconstitué » semblable à ce qu'il ait pu être à terre. Seuls 5 % des mousques embarquent avec leur père capitaine mais des membres d'une même famille se retrouvent régulièrement sur un même navire. On naviguait dans un « entre-soi » avec une forte propension à la transmission des savoir-faire dans un apprentissage à structure pyramidale et descendant des anciens expérimentés vers les plus jeunes ; un système à la base de la réussite du métier et valorisant un savoir-faire reconnu et source d'emploi. L'apprentissage repose

avant tout sur le mimétisme des gestes et une formation empirique. On devient marin « sur le tas » en embarquant dès son plus jeune âge. La transmission professionnelle chez les gens de mer se fait d'une génération à l'autre par porosité des savoirs. Cette compétence doit être transmise d'une génération à l'autre, c'est une évidence partagée et c'est aussi ce que révèle l'étude des équipages morutiers.

Ces jeunes apprenants débutaient très tôt leur vie professionnelle – de plus en plus tôt avec le temps. En effet, on peut supposer que les campagnes vers Terre-Neuve nécessitaient une constitution physique robuste qu'un enfant de 11, 12 ans n'avait pas encore atteinte même si de très jeunes mousses (moins de 9 ans) ont réalisé jusqu'à deux campagnes de cinq mois par an vers Terre-Neuve⁹. Un capitaine comme Jean-Étienne Bignonneau (1765-1827) a débuté à Terre-Neuve dès l'âge de 6 ans et demi avec son père lui-même capitaine. Ces mousses enchaînent les campagnes : à la fin de la guerre de Sept Ans, 76 % des mousses réalisent deux campagnes à la suite et 24 % poussent jusqu'à trois. Au XIX^e siècle, avec l'abandon de la grande pêche et l'omniprésence de la pêche de proximité, l'âge des mousses au premier embarquement est à la baisse puisque l'on embarque vers 11 ans contre 15 ans au siècle précédent. La réussite de l'apprentissage repose avant tout sur la cohésion des équipages¹⁰. C'est particulièrement vrai pour les terre-neuvas où chacun joue sa partition à bord. Ces équipages de vingt personnes – exception sablaise – obéissent à une organisation quasi tayloriste : deux mousses en temps normal mais jusqu'à quatre au retour de la paix pour faire face à la pénurie de main-d'œuvre. L'enfant, en milieu maritime, a toute sa place au sein de l'organisation professionnelle et supplée les adultes après les ponctions humaines dues aux guerres.

Ce métier de forçat a également forgé la réputation des marins sablais sur la Royale qualifiés de « plus hardis matelots à la mer du royaume »¹¹, endurcis par Terre-Neuve et a perpétué la reproduction d'un vivier de futurs marins solides ce que Thierry Sauzeau a par ailleurs qualifié de « naissaim » pour les marins de la Seudre¹². Aux Sables, 93 % des matelots du XIX^e siècle étaient passés par le stade primitif de mousse ou de novice. Le métier de marin commence tôt et les carrières sont longues. La thèse s'intéresse évidemment au devenir de

9 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale. des origines à 1789*, 2 tomes, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962.

10 Éric Barré & André Zysberg (dir.), *L'Équipage. Du navire antique aux marines d'aujourd'hui. Actes du colloque organisé sur l'île Tatihou du 13 au 15 mai 1999*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 2001.

11 Expression utilisée dans un mémoire de 1698, A.N, Colonies C 11 F, 5, fol. 4 cité par Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale. des origines à 1789*, op. cit., p. 297-301.

12 Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre*, op. cit., p. 73 sq.

ces enfants qui deviennent des adultes navigants : matelots pour la majorité alternant entre la pêche ou le commerce et capitaines de navire ou maîtres au cabotage pour une minorité, recrutée dans le milieu cloisonné socialement et culturellement du capitainat lui-même associé au monde des négociants. Les trajectoires de ces groupes sociaux ont été passées au peigne fin de même que leurs reconversions professionnelles.

Le deuxième point ressortant de cette étude réside dans la formidable capacité d'action de ces hommes et de la société maritime sablaise au sens large. Même s'ils subissent les affres d'un métier auxquels ils sont intrinsèquement liés, ils ressortent grandis des épreuves de la période post-napoléonienne. La longue période de guerre maritime mise en exergue par Jean Meyer¹³ a eu des effets désastreux sur l'économie locale et l'équilibre démographique du port. La période des *French Wars* par exemple est particulièrement meurtrière tout comme l'avait été la guerre d'Amérique au cours de laquelle le port avait perdu une centaine d'hommes de 20 à 25 ans marquant un creux démographique sensible qui sera accentué entre 1793 et 1815. Les effets immédiats de la guerre sur la courbe des mariages et des naissances sont sans appel.

212

Premier port de pêche à la morue verte dans l'enquête Colbert de 1664 avec soixante-treize navires, le port des Sables n'en arme plus que huit en 1792 ; la levée en masse pour les besoins de la guerre en février 1793 marque la fin de cette pêche. Un tel arrêt a inévitablement des répercussions sur les sociétés littorales qui abandonnent cette monoactivité qu'elles pratiquaient depuis plus d'un siècle. Comment une pêche aussi vitale qui a assuré la prospérité à ce port a-t-elle pu disparaître du paysage économique local en quelques années ? Quels autres leviers de développement ont dû s'approprier les Sablais pour assurer leur survie au retour de la paix en 1815 ? Est-on face à un « modèle » de développement singulier et comment les Sablais ont-ils réussi leur reconversion ?

La force de ces hommes réside dans leur capacité à se prendre en mains et à s'adapter aux mutations pour les accompagner. On se trouve face à des hommes en « capacité d'agir¹⁴ ». Quand plus d'un tiers des Sablais travaillent directement de la pêche, c'est toute la société urbaine qui vit autour de l'activité portuaire. Face à la disparition de l'activité morutière, c'est la ville dans son ensemble qui est touchée de plein fouet et parce que « les choses changent [...] les hommes changent » (Cabantous). Comme il a été constaté pour l'ensemble des ports français, le retour à la paix en 1815 est caractérisé par un profond renouvellement des élites négociantes¹⁵. Les grandes familles d'armateurs qui

13 Martine Acerra & Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Rennes, éd. Ouest-France, 1988.

14 Markus Rediker, *Les Hors-la-loi de l'Atlantique*, Paris, Éditions du Seuil, 2017.

15 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

occupaient l'activité morutière s'évanouissent avec la période révolutionnaire et laissent place à de nouvelles figures inconnues jusqu'alors. Aux solides dynasties succèdent des individus, des négociants extérieurs au port dans leur majorité. De plus, le département de la Vendée investit, à partir de 1819, dans de profonds travaux pour bâtir le grand port de Vendée qui connaîtra un nouvel élan constructif avec les lois de juillet 1845 et le projet tant convoité de bassin à flot. L'ensemble des infrastructures portuaires locales est aménagé. Les quais sont construits, agrandis sur certaines portions, les cales de constructions navales sont déplacées *ex nihilo* et une poissonnerie ouvre ses portes en 1833. Les infrastructures portuaires opèrent un véritable déploiement dans l'espace urbain avec une forme de « séparation de corps¹⁶ ». Les activités de vente de poisson (le « marché au poisson ») qui étaient jusqu'alors enserrées dans des ruelles étroites voire chez l'habitant ont dès lors « pignon sur quai », dans de véritables halles. La tradition de construction navale se redéploie elle aussi et lance un nouveau type de navire – le canot sardinier – en lien avec l'activité de pêche alors en vogue. À la même période, le port des Sables profite de l'invention de Colin à Nantes en 1824 avec la stérilisation de la sardine en boîtes qui va révolutionner la vie sablaise. Aux presses à sardines anciennes, viennent se greffer les premières usines dès 1838 et dans la décennie 1853-1866, le développement est particulièrement actif¹⁷. La ville se transforme, « se métamorphose » et se couvre de six cheminées. Le port suit la mouvance industrielle et va affirmer sa place prépondérante de port sardinier sur la côte atlantique à l'image de la naissante Douarnenez¹⁸. C'est ainsi que le nombre de sardiniers est multiplié par neuf en l'espace d'un siècle : on recensait vingt-cinq chaloupes en 1763, trente-cinq en 1788 et 183 en 1864. En dix ans (1846-1856), le nombre de sardiniers triple. Ces mutations structurelles s'accompagnent dans le même temps d'un redéploiement géographique. Alors qu'au XVIII^e, Nantes captait l'essentiel de l'activité commerciale sablaise concentrant les armateurs, les maisons de négoce et les déchargements de morues puis leur expédition¹⁹, au XIX^e la ville des Sables

16 Bruno Marnot, *Les Villes portuaires maritimes en France (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2015.

17 André Marie d'Avigneau, *L'Industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, Rennes, Imprimerie bretonne, 1958.

18 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, PUR, 2015.

19 Bernard Michon, « Au XVIII^e siècle, croissance de Nantes, déclin des Sables ? » *Les Vendéens et la mer. De la grande pêche au Vendée Globe. Actes du colloque tenu aux Sables-d'Olonne les 20, 21 et 22 septembre 2007*, La Roche-sur-Yon, Centre vendéen de recherches historiques, 2008, p. 279-300; Bernard Michon, « Nantes, port de déchargement morutier au XVIII^e siècle », *Revue Olona*, n° 190, 2004; Bernard Michon, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.

se réapproprié sa place même si Nantes apparaît en filigrane du fait des maisons-mères de la conserve qui y restent implantées.

Au cours du XIX^e siècle, la ville des Sables connaît un accroissement démographique original reposant essentiellement sur un solde migratoire positif. Entre 1822 et 1911, la population sablaise va tripler passant de 4 700 à 11 000 habitants. La ville attire une population jeune dès la monarchie de Juillet et le mouvement va s'amplifier sous le Second Empire. Des populations issues du marais breton nord-vendéen fuient la terre et migrent dès lors en direction du port des Sables. La ville polarise l'exode rural vendéen avec une immigration essentiellement masculine. Une telle croissance a des répercussions urbaines avec la construction de nouveaux quartiers notamment dans le quartier maritime de la Chaume où l'implantation des usines dès 1853 stimule la construction de logements et le développement de nouvelles rues (la population de la rue du Moulin est multipliée par douze entre 1851 et 1886). On a pu montrer le poids des migrations de marins en provenance de Charente-Inférieure et du Morbihan. Dans ce dernier cas, la singularité des Groisillons est remarquable dès 1840. La question des migrations atteste d'une forme de migration insulaire. Est-ce une singularité de l'attractivité sablaise ?

214

Le troisième point fort de notre étude est marqué par l'avènement durant la période 1840-1870 d'un « nouveau marin ». Les carrières sont longues en règle générale sauf dans le cas de décès précoces dus aux risques inhérents à la dangerosité du métier. Les « épousailles » avec la mer durent toute la vie puisque 75 % d'entre eux continuent de naviguer après 50 ans. Si l'adage « Marins un jour, marins pour toujours »²⁰ s'y vérifie peut-on le mettre sur le compte d'une passion pour ce métier ou plutôt d'une nécessité économique témoignant là d'une vie somme toute précaire ? Les hommes nés après 1815 « naviguent jusqu'au bout » puisque 40 % arrêtent l'année même de leur décès. Il s'avère que cette nouvelle génération n'aura pas les mêmes trajectoires professionnelles pour deux raisons essentielles : elle entre dans une longue période de paix et l'on meurt moins lors d'un combat naval qu'au siècle précédent. Le marin sablais né après 1815, meurt en moyenne à 57 ans après avoir passé quarante-deux années sur l'eau. Un homme comme Maurice Xavier Gautreau (1821-1900) affiche une carrière particulièrement longue avec soixante-huit années passées à bourlinguer sur mer depuis l'âge de 8 ans pour mettre sac à terre à l'âge de 76 ans, trois ans avant de larguer définitivement les amarres.

Ces hommes se sont adaptés au basculement des pêches qui s'opère durant ces « trente glorieuses » (1840-1870) où émerge de façon fulgurante l'économie sardinière alliant nouvelle pêche, industrialisation et construction navale.

20 Gilbert Buti & Alain Cabantous, *Être marin en Europe occidentale*, op. cit., p. 192.

Ce nouvel élan voit ainsi l'émergence d'un nouveau profil de marin, inconnu jusqu'alors : celui du patron pêcheur propriétaire de son outil de production qui concerne jusqu'à 70 % des marins nés en 1815. L'économie de la sardine s'appuie sur une économie domestique où chacun joue sa partition : le père de famille en tant que patron-armateur, ses fils en tant que mousses, la femme prend le titre de « garçonne » et s'emploie à l'entretien du navire et des filets (les rets) avec ses filles. Les plus hardies peuvent espérer ouvrir un banc de mareyage à la poissonnerie. Ces trente années coïncident avec l'apparition d'une économie novatrice donnant de l'emploi à toute la maisonnée. Le XIX^e siècle – époque du libéralisme – apporte au marin le goût pour la propriété que nous avons pu vérifier à travers la propriété immobilière et celles de leurs navires de pêche (chaloupe et canot). Au siècle précédent, les investissements morutiers étaient entre les mains de grandes dynasties mettant ainsi à l'écart « le peuple de la mer » qui ne pouvait que vendre sa capacité de travail aux armateurs.

À partir du Second Empire, le développement des usines stimule la demande en sardines. Cette dynamique économique entraîne dans son sillage un profond mouvement social marqué par un glissement vers le haut donnant naissance à un patronat artisanal maritime en gestation.

Cette thèse permet d'entrer dans l'univers, l'intimité presque des gens de mer des Sables-d'Olonne dans leur globalité. Dans ces quartiers maritimes où se côtoient, misère et opulence, le XIX^e siècle qui n'avait jusqu'alors pas donné lieu à une étude en profondeur est vu comme une période de renaissance voire de résilience où le simple marin prend son destin en main. Ce siècle annonce celui de la victoire de la pêche artisanale et d'une économie domestique intégrant tous les membres de la famille. Une période au cours de laquelle le pêcheur reste davantage maître de sa pêche et de la filière grâce à des infrastructures modernes. Un homme qui sent les effets de la réussite et goûte au plaisir d'entreprendre à une échelle modeste : on reste dans une économie artisanale. Nous ne sommes pas face à une transformation mais à des transformations. Le marin doit donc recomposer ses schémas mentaux et se forger une nouvelle identité.

HOMMAGE À ANDRÉ LESPAGNOL

Gérard le Bouëdec
Professeur émérite d'histoire maritime
Université de Bretagne-Sud

218

André Lespagnol, c'est le professeur d'Université, l'auteur d'une thèse majeure d'histoire maritime *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV* soutenue en 1989, c'est une des voix de l'histoire maritime en France c'est l'un des grands présidents de l'Université de Rennes 2, le directeur d'une Unité de recherche associé au CNRS (le CRHISCO), le recteur des académies de Reims et de Créteil, c'est le vice-président recherche du Conseil régional de Jean Yves Le Drian. Mais la liste de ses responsabilités est encore longue. Pour les enseignants chercheurs du département d'histoire de l'Université de Bretagne Sud, il est notre sans doute celui à qui nous devons largement d'avoir pu entamer une aventure universitaire.

Il y a un an, j'ai eu l'honneur de faire le compte rendu pour la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, sous le titre « Saint-Malo global », d'un recueil publié sous la direction de Philippe Jarnoux et d'Yvon Tranvouez, au CRBC de l'université de Brest, de vingt-cinq articles des travaux d'André Lespagnol, sous le titre *Saint-Malo et la Bretagne dans la première mondialisation*, avec un avant-propos de leur auteur. J'ai eu d'autant plus de plaisir à faire ce compte rendu que mon propre parcours, en toute modestie, s'est en partie fait dans les pas d'André Lespagnol, d'une part parce que mon observatoire lorientais présente des interférences avec l'observatoire malouin, et d'autre part parce qu'il m'a ouvert les portes d'une aventure universitaire de recherche en histoire maritime en étant l'un de promoteurs de l'université de Bretagne Sud.

Dans son avant-propos, page 17, André Lespagnol, à qui l'on doit de nombreux travaux sur les milieux négociants, le capitalisme commercial et les économies maritimes de l'époque moderne, présente ainsi son itinéraire de recherche :

L'horizon spatial de ma recherche s'est simultanément élargi par cercles concentriques, en fonction de la dynamique du port marchand malouin lui-même, au-delà de l'environnement breton auquel il s'adossait, vers l'espace européen où il s'insérait d'Amsterdam à Cadix et Marseille et jusqu'aux horizons océaniques, où, à la charnière des XVII^e et XVIII^e siècles, il a pu déployer ses trafics

de l'Atlantique à l'océan Indien et jusqu'aux côtes pacifiques de l'Amérique espagnole au cœur de la première mondialisation dont ses négociants furent un temps des acteurs majeurs, parfois gagnants.

En fait, André Lespagnol, comme chercheur à temps complet, puis comme « intermittent », comme il aime à se désigner, du fait de ses fonctions successives de président de l'université de Rennes 2, de Recteur d'Académie de Reims et Créteil, puis de vice-président recherche de la région Bretagne, a certes construit l'ascension de Saint-Malo au cœur de la mondialisation, mais par son analyse très poussée nous permet d'accéder au fonctionnement du système monde, au point que le titre aurait pu être « la première mondialisation depuis l'observatoire malouin ».

Je suis très choqué par le décès d'André Lespagnol car cela fait 50 ans que je le connaissais mais si je n'étais pas de son premier cercle comme François Chappé. J'ai suivi ses cours de préparation des concours alors qu'il était jeune assistant, je lui ai succédé comme chargé de cours en histoire économique et sociale en AES et LEA à Rennes 2 en 1985, j'ai assuré ses TD en 1987-1988. Surtout l'existence du département d'histoire et de l'université de Bretagne Sud plus globalement doivent beaucoup au président de Rennes 2 qu'il était alors. Revenir sur la création de l'université de Bretagne Sud, sur les négociations préalables et l'élaboration du projet Elmary, de son département d'Histoire et des premiers pas de la recherche en Histoire maritime c'est rendre hommage à l'action d'André Lespagnol et de Claude Nières. J'étais son directeur adjoint du CHRISCO et nos premières publications comme la première reconnaissance de l'équipe de recherche lorientaise, SOLITO en 1998 qu'il a soutenue avec Alain Cabantous, lui doivent beaucoup. Nous avons participé à plusieurs jurys de thèse et d'habilitation, à des colloques. Ses interventions étaient toujours puissantes. J'étais vice-président recherche quand lui-même était vice-président de l'enseignement supérieur à la Région en 2005-2010. Et les chercheurs s'en souviennent et ceux de Sciences humaines et sociales en particulier avec notamment enfin l'ouverture de la Maison des sciences de l'homme en Bretagne. Nous n'oublions pas à l'UBS son action pour que l'Université européenne de Bretagne soit une fédération de l'ensemble de l'enseignement supérieur breton. Il encouragea toutes les actions pour donner à l'histoire maritime tout son rayonnement et soutint la création du GIS d'Histoire maritime. André Lespagnol, c'était un acteur majeur de mes cinquante ans de vie universitaire, mais nous sommes nombreux à pouvoir le revendiquer. C'était une forte personnalité qui faisait largement consensus à tous les niveaux. Avec l'homme et comme avec l'historien, les relations marquées par une écoute toujours bienveillante étaient d'une totale confiance.

Comptes rendus

Le sauvetage en mer est souvent perçu comme un fait divers dû à la fatalité où l'élément émotionnel l'emporte sur les explications et les conséquences véritables de l'événement. Le colloque organisé à Royan en juin 2011, dont est tiré l'ouvrage, a pour but d'aborder tous les aspects du sujet et de présenter une autre dimension du sauvetage et de la sécurité en mer à partir de vingt communications très variées. L'ouvrage est divisé en trois grandes parties c'est-à-dire les représentations et images du sauvetage puis le naufrage et les opérations de sauvetage et enfin les acteurs et les outils du sauvetage.

La première contribution de la première partie aborde la place du sauvetage dans l'économie morale en posant la question de la nécessité et de la forme de l'assistance collective aux noyés et naufragés, de la compassion à la République du dévouement (Frédéric Caille). Les quatre communications suivantes s'intéressent aux représentations du naufrage dans la peinture de marine, les illustrations de récits d'aventures, la bande dessinée et les archives à partir de quelques exemples de naufrages. Jean-Roger Soubiran étudie les images du sauvetage en mer dans l'œuvre de Joseph Vernet, dans la peinture romantique (exemple du *Radeau de la Méduse*) et dans le naturalisme académique. Dans les récits d'aventures de la seconde moitié du XIX^e siècle, le sauvetage fait partie de la dramaturgie du naufrage où l'événement transforme les personnages en héros (Solange Vernois). Frédéric Chauvaud voit le naufrage dans la bande dessinée comme une épreuve initiatique, un moment d'une intensité extrême « où il reste toute une place pour réfléchir à la fragilité de l'existence ». Sept naufrages ayant eu lieu sur les côtes du Centre-Ouest français dans la première moitié du XX^e siècle sont ensuite présentés par Roland Mornet. Cette première partie se conclut par l'étude de la législation sur les droits et obligations en matière naufrage au XVIII^e siècle où Sylvain Coindet constate que le sauvetage et l'assistance aux personnes tendent à s'imposer face à la prédation.

Les sept communications de la seconde partie traitent des opérations de sauvetage dans différentes zones géographiques, aux Antilles, dans le golfe du Saint-Laurent, sur les côtes d'Afrique du Nord et sur les rivages français de l'Atlantique. Philippe Hrodej s'intéresse aux naufrages de vaisseaux de la Marine royale aux Antilles. Après s'être occupés de l'équipage, les sauveteurs engagent des opérations pour récupérer l'artillerie et tout ce qui peut être repris aux flots. Dans le Saint-Laurent, au cours de la période contemporaine, le gouvernement canadien met en place des mesures de sécurité pour éviter les accidents maritimes et la perte de vies humaines mais les conditions géographiques et climatiques n'empêchent pas de nombreux drames (Nicolas Landry). Les navires de la Compagnie d'Afrique de Marseille doivent faire

face à de multiples dangers sur les rivages du Maghreb qui ne disposent pas de dispositifs de prévention. Cependant, si l'organisation du sauvetage est différente, les risques sont comparables de part et d'autre de la Méditerranée (Olivier Lopez). Pour Jacques Péret le sauvetage se déroule en deux temps. D'une part, le volet maritime ou généralement les marins se sauvent par leurs propres moyens mais, quand la situation le permet, la solidarité des gens de mer est toujours très active. D'autre part, la seconde phase se déroule à terre avec la participation des populations littorales sous le contrôle des officiers de l'amirauté. La communication de Thierry Sauzeau complète et illustre cette explication en présentant les accidents de mer sur les côtes oléronaises entre 1820 et 1870 et les premiers pas d'une organisation des sauvetages. Les deux dernières communications mettent en avant deux catastrophes maritimes. La première concerne le naufrage de six bateaux de pêche d'Arcachon en 1836 lors d'une violente tempête qui entraîne la mort de soixante-dix-huit marins pêcheurs (François Dubasque). La seconde raconte les opérations de sauvetage du *Germany* qui sombre au large de la pointe de la Coubre en 1872, faisant vingt-sept disparus (Pierre-Emmanuel Augé). Ces deux exemples insistent sur les lacunes dans la prévention des accidents maritimes mais aussi la prise de conscience des gens de mer et des autorités face aux risques.

La dernière partie est construite autour de l'organisation et des techniques de sauvetage. Vincent Guigueno et Gilbert Buti mettent en évidence le rôle joué par les phares et les gardiens de phare dans la sécurité et le secours aux navires. L'histoire de la tour, puis du phare de l'îlot du Planier à l'entrée de Marseille, dont l'existence remonte au XIV^e siècle, est un exemple de la prise de conscience de la part des autorités des dangers de la navigation en Méditerranée qui, dans ce cas, aboutit à la construction de dispositifs semblables dans l'Empire ottoman. Le propos d'Olivier Caudron présente un autre aspect des dangers de la mer en se centrant sur le secours aux noyés et la protection des baigneurs à La Rochelle entre 1770 et 1780. Des procédés originaux sont imaginés comme la « boîte fumigatoire » ou plus classique comme la chaloupe d'observation. Sur le littoral flamand, où la navigation est dense et les dangers nombreux une entreprise de sauvetage, sise à Dunkerque, voit le jour à la fin du XIX^e siècle (Christian Pfister). Trois personnages, un peu marginaux dans le monde portuaire dunkerquois, prennent en charge le renflouement de navires et le sauvetage de marchandises. Les autorités ne sont pas en reste et donnent naissance à la Société centrale de sauvetage des naufragés sous le Second Empire (Michèle Battesti). Sur le modèle britannique, la nouvelle organisation, ancêtre de la SNSN, repose avant tout sur le bénévolat et l'initiative privée. L'intervention de l'État est plus manifeste aux États-Unis où depuis la Première Guerre mondiale, l'US Coast Guard est sous le commandement de l'US Navy qui en fait une arme à part entière (Éric Kocher-

Marboeuf). La dernière communication de Christophe Cerino présente un dernier aspect du sauvetage, beaucoup plus complexe, celui des sous-mariniers depuis la fin du XIX^e siècle.

L'ouvrage présente le naufrage et le sauvetage sous une multitude d'angles. En raison de sa très forte charge émotionnelle, le drame maritime est souvent perçu comme un moment où s'exerce pleinement la solidarité des gens de mer et le sauveteur est considéré comme un héros, un exemple de sagesse et de dévouement. Le littoral est aussi un lieu où les autorités s'affirment avec la création de dispositifs et d'organisations de secours qui transforment l'opération d'assistance en mission d'exercice de la puissance publique.

Pierrick Pourchasse

Professeur émérite d'histoire moderne, université de Bretagne occidentale

Amélia Polónia & Ana María Rivera Medina, avec la collaboration d'Alejandro Garcia Ferrero (dir.), *La Gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016, 355 p.

Dédié à « la gouvernance des ports atlantiques (XIV^e-XX^e siècles) », ce volume rassemble une partie des travaux réalisés par un groupe de recherche international, constitué en 2012, dont le principal objectif est l'analyse, sur le temps long, de la dynamique portuaire atlantique.

Rassemblés par Amélia Polónia et Ana María Rivera Medina (université de Porto-CITCEM), et édités en anglais, français, espagnol et portugais, les textes sont axés sur la région franco-hispanique du golfe de Gascogne (ports français, portugais, espagnols et insulaires de l'Atlantique et de la côte ouest-africaine). Si un intérêt particulier est accordé à l'Atlantique Sud, notamment aux connexions des ports européens avec l'Afrique et le Brésil, l'Atlantique anglo-américain est volontairement ignoré dans cette publication.

Les ports et les villes portuaires sont des interfaces privilégiées entre différents systèmes économiques, technologiques, sociaux et culturels, mais la présente étude ne se situe pas dans une approche historiographique de l'histoire maritime, d'une histoire atlantique ou globale, même si elle participe à chacune de ces orientations. Les sujets traités abordent les statuts juridiques des ports atlantiques, les politiques et les aménagements des espaces portuaires (travaux publics et infrastructures), éléments décisifs pour la gouvernance des ports. Les contributions, qui se concentrent sur les acteurs et les pouvoirs agissant dans la zone portuaire, reposent sur un concept de « gouvernance » qui inclut et transcende les dimensions politiques et administratives. Ainsi que le rappellent d'entrée de jeu les coordonnatrices de l'ouvrage, le terme de gouvernance,

utilisé dans sa définition anglo-saxonne comme fil conducteur de la réflexion générale, « fait référence au processus par lequel certains éléments de la société exercent un pouvoir et une autorité, influencent et promulguent des normes et décisions sur la vie publique, ainsi que sur le développement économique et social. La notion de gouvernance est donc plus large que celle de gouvernement en impliquant une interaction entre les institutions formelles et celles de la société civile » (p. 1-2). Ainsi définie, la « gouvernance » est un concept qui va au-delà d'un sens politique ou administratif pour englober des dimensions économiques et techniques.

Sur la base d'une recherche plurielle et comparative, associant des études de cas et des analyses globales, le livre est divisé en quatre parties au sein desquelles trois chapitres portent sur la fin du Moyen Âge, six sur l'époque moderne, deux sur la transition vers la période contemporaine et cinq entièrement axés sur celle-ci, mais principalement sur le XIX^e siècle.

226

La première partie, intitulée « Politiques portuaires », privilégie les cadres réglementaires sur lesquels ont été organisés les ports espagnols, portugais, français et africains, y compris ceux des îles Canaries et de l'Ouest africain. Les études de la modernisation des ports soulignent le rôle des politiques coordonnées tantôt par le pouvoir central, tantôt par des pouvoirs locaux, agents individuels ou corporatifs. Les changements dans ces politiques sont analysés à la lumière de modifications d'orientation économique (contrôle étatique ou libéralisation) et de situations historiques particulières (guerre, dictature). Ainsi, Amélia Polónia et Sara Pinto suivent sur le temps long (1400-1800) les politiques de construction portuaire et de financement au Portugal, en décryptant les relations entre le gouvernement central et le pouvoir local. En privilégiant également la longue durée, Thierry Sauzeau retrace minutieusement les trajectoires des ports saintongeais entre monopole et libéralisme (XVI^e-XIX^e siècle). Il observe le déclin d'une flotte atlantique entre les derniers feux du grand commerce et le dynamisme des barques d'un petit pays rural (XVI^e-XVII^e siècle), puis le destin de la flottille atlantique au temps des monopoles et de l'exclusif colonial (XVIII^e siècle) et celui de barques recentrées sur l'économie du sel, et examine le triomphe de l'artisanat, dans un XIX^e siècle « libéral sans capital », marqué par la restructuration de la flottille de commerce et la croissance de celle destinée à la pêche.

En analysant la modernisation de l'infrastructure portuaire en Afrique de l'Ouest (îles Canaries, Casablanca et Dakar), Miguel Suárez Bosa, Daniel Castillo Hidalgo, Luis Gabriel Cabrera Armas et Leïla Maziane identifient un modèle commun de gestion et de croissance (1880-1940) tandis qu'en privilégiant le temps court (1910-1926), Ana Filipa Prata décrit les politiques

portuaires au Portugal entre la création des premiers conseils autonomes et la définition d'un plan portuaire national.

Intitulée « Administration portuaire », la deuxième partie aborde la question de gouvernance en privilégiant des études de cas, allant des ports européens, les plus structurés, aux ports insulaires atlantiques et à ceux du Brésil ou d'Argentine, marqués par des processus liés à la colonisation. En retraçant le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluviomaritimes, Michel Bochaca et Beatriz Arízaga Bolumburu pointent, à la fin du Moyen Âge, les contrastes de la géographie littorale et portuaire – entre le río Deva et l'embouchure de la Gironde. Dans une approche comparatiste, ils exposent les enjeux et les stratégies de contrôle de ces ports et de leurs accès fluviaux et maritimes.

La question des infrastructures s'inscrit pleinement dans l'administration portuaire ainsi que le rappelle Guy Saupin en s'attachant à la lecture de l'évolution de l'équipement des grands ports marchands français à l'époque moderne (xvi^e-xviii^e siècle). Cartes à l'appui, il examine tour à tour les problèmes liés à leur accessibilité (marée, envasement, creusement, chenaux), à l'aménagement de quais, à la gestion des équipements (entretien, organisation et financement des travaux) et à l'exploitation maximale de systèmes traditionnels, sans relever des ruptures technologiques majeures, y compris dans la partie supérieure du réseau portuaire considéré. L'investissement financier demeure faible l'État privilégiant les ports arsenaux et laissant au négoce soutenir la charge des équipements.

L'étude des institutions et juridictions des ports (chambre de commerce, service des douanes et marine) invite également à saisir les modalités de leur administration ainsi que le fait Ana Catarina Abrantes Garcia en suivant la situation, au cours du xvii^e siècle, du port d'Angra (Açores). Et c'est un autre cas, celui de l'administration du port de Rio de Janeiro, des années 1850 à la nationalisation par Vargas (1930-1945), qui est retenu par Cezar Honorato et Luiz Cláudio M. Ribeiro, pour décrire les premières tentatives de modernisation du port de Rio et sa gestion, entre privatisation et étatisation.

Les défis posés par l'essor portuaire pour le développement urbain, les équilibres politiques et les projets d'urbanisme occupent dans la troisième partie, « Espace portuaire : infrastructure et urbanisme ». Les auteurs y analysent les complexes relations entre l'espace portuaire et l'espace urbain en tenant compte des normes d'urbanisme, des relations de travail et des structures sociales dans la mesure où la dimension collective d'un port reflète également la sociabilité des acteurs qui y résident et y travaillent. Étudié par Amândio Barros, le cas de Porto permet de suivre les étapes de la construction d'un centre portuaire atlantique, en pointant transformations du port médiéval afin de répondre aux orientations de l'élite marchande au xvi^e siècle. Porto au début de l'âge

moderne est également au centre de l'étude d'Helena Regina Lopes Teixeira qui vise à démontrer le rôle des structures portuaires dans le développement urbain des villes côtières euroatlantiques (quais, bâtiments, routes, portes, murs...). La dialectique entre espace urbain et espace portuaire est au cœur de la réflexion d'Ana María Rivera Medina dans son étude de la « construction-reconstruction » d'un espace portuaire autour du canal et de l'estuaire de Bilbao du *xiv*^e au *xvi*^e siècle. Enfin, un regard appuyé porté sur « la jetée, la rue et la maison » permet à Luis Sazatornil Ruiz de retrouver les composantes de la gestion des espaces portuaires cantabriques à l'époque des Lumières, en relevant les projets envisagés dans ces ports (de Ferrol à Santander) et en retraçant la transformation des paysages urbains qui ne se firent pas sans quelques conflits (Santander, Bilbao et Saint-Sébastien).

228

La quatrième et dernière partie de l'ouvrage, « Normes et divisions des politiques économiques », aborde l'étude des différentes politiques mises en œuvre par le pouvoir central pour surveiller les activités présentes dans les zones portuaires qui sont de véritables frontières maritimes. José Damião Rodrigues propose une relecture partielle du commerce des ports des Açores avec le Brésil en examinant à nouveau frais la législation royale des *xvii*^e et *xviii*^e siècles, et particulièrement l'institution des « vaisseaux de permission ». Mais, cette volonté de contrôle ne manque pas de susciter des moyens pour tenter de la contourner. En ce sens, Marta García Garralón se montre attentive aux pratiques illicites en étudiant la contrebande et les comportements des marins dans les ports, comme en mer, au *xviii*^e siècle. L'introduction d'esclaves dans le monde colonial suit également un certain nombre de normes que Nora Siegrist expose en examinant la législation, le statut juridique et l'émancipation des Africains dans le cadre de la gouvernance portuaire à Buenos Aires (1776-1810). Enfin, c'est au lent processus de modernisation du port de La Guaira (Venezuela), à l'époque du président Antonio Guzman Blanco (1870-1877), que s'attache Catalina Banko.

Dépasser les cadres nationaux pour définir un domaine atlantique formé par les connexions et les échanges entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques du *xv*^e au *xx*^e siècle – ce dernier siècle est néanmoins peu abordé – a été le fil conducteur, sinon le défi scientifique des auteurs de cet ouvrage collectif. La démarche suivie à partir de différents pôles portuaires atlantiques, la nature et la force des liens maritimes établis entre les trois continents invitent à promouvoir un modèle de recherche destiné à remplacer les traditionnelles études monographiques par des travaux intégrant les ports dans de plus vastes systèmes. Ces textes entendent ainsi poser des jalons pour de futures recherches. Les contributions publiées dans ce volume et dominées, en bonne adéquation avec l'objectif initial, par le thème des politiques et structures portuaires, devraient être suivies, nous

ne pouvons que le souhaiter, par des travaux analysant cette fois, toujours sur le temps long, les dimensions économiques, sociales et culturelles (religiosité, représentations, patrimoine, mémoire).

Gilbert Buti

Aix-Marseille Université,

CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence

Emmanuelle Charpentier & Philippe Hrodej (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 264 p.

« Je ne suis pas de celles qui meurent de chagrin, je n'ai pas la vertu des femmes de marins¹. » Si les épouses esseulées et désemparées attendant, fatalistes, le retour de l'être aimé sont abondamment célébrées par la littérature du XIX^e siècle et continuent à hanter notre imaginaire, Jean-Baptiste Bruneau révèle que, loin d'être univoques, de telles représentations n'excluent pas la présence de « maritimes » vivant sous l'emprise des flots. Leurs mœurs, guère éloignées de celles adoptées par leurs homologues masculins, démontrent que le contact avec l'élément maritime est loin d'être l'apanage des hommes et peut conduire à transgresser l'ordre social, tous sexes confondus. Revisiter la production littéraire comme nous y invite *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, ouvrage paru en 2018 sous la direction d'Emmanuelle Charpentier et de Philippe Hrodej, constitue une bonne entrée en matière afin de questionner l'ambivalence et la complexité des rapports entre la gent féminine et les flots, dans une perspective historique embrassant une époque moderne étendue au XIX^e siècle. Fruit d'une journée d'étude organisée par l'université de Bretagne-Sud en 2014, le recueil multipliant les points d'observation et de comparaison sur le vieux continent ne réunit pas moins de quinze contributions en histoire et en histoire de l'art, réexaminant en profondeur les fonds archivistiques et les productions artistiques relatives au fait maritime. Or, si « tout historien maritimiste sait que les femmes sont présentes, en clair ou en filigrane, au travers des archives relatives à la vie des marins » (p. 13), elles passent encore trop inaperçues, que leur exclusion du bord les réduise à quelques furtives apparitions dans les sources, ou que la dispersion parmi les travaux qui leur sont aujourd'hui consacrés les maintienne dans l'ombre.

1 Extrait de *Dis, quand reviendras-tu?*, chanson de Monique Serf, dite Barbara (1930-1997), auteure, compositrice et interprète, citée par Jean-Baptiste Bruneau, « Femmes de marins femmes de chagrin ? Les femmes de marins dans la littérature du XIX^e siècle », dans Emmanuelle Charpentier & Philippe Hrodej (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2018, p. 229.

L'un des principaux apports de l'ouvrage consiste en premier lieu à mettre en exergue l'ingéniosité et la grande faculté d'adaptation des épouses de marins demeurées à terre en l'absence de leur mari. Les exemples abondent, de Marie-Jacquette Anquetil, Malouine d'adoption unie au charpentier Gilles Pignot expédié à Cadix puis sur les mers du Sud lors de la guerre de Succession d'Autriche, à Angélique Jourdan, intentant en 1771 un procès devant la sénéchaussée de Marseille contre son époux Antoine Borrely, matelot de son état, pour injures graves, coups et mauvais traitements. La première, portraiturée par Emmanuelle Charpentier, multiplie d'abord les expédients, vendant hardes et effets personnels, puis envisage de s'endetter, enfin tient à son compte une boutique de grains et de café afin de subvenir à ses besoins. En dépit de la réputation sulfureuse dont souffre le mari failli en fuite, converti sur le tard à la navigation parce qu'en indélicatesse avec ses créanciers, et des convoitises que le commerce ne manque pas de susciter, ces nouvelles responsabilités lui procurent fierté et indépendance. La seconde, mentionnée par Claire Boër parmi les femmes de marins provençaux du XVIII^e siècle, en est réduite à « la dure nécessité de garder des petits enfans pour gagner par là sa vie » (p. 36), activité fréquemment passée sous silence dans les sources, mais que les archives judiciaires permettent d'approcher. Quant aux épouses, filles et sœurs de marins néerlandais étudiées par Roberto Barazzutti, elles bénéficient de tout un arsenal juridique leur conférant une certaine autonomie dans leur vie familiale ou professionnelle, à l'instar des « veuves de non décédés ». Ces dispositions ne sont d'ailleurs guère éloignées des clauses figurant sur les procurations octroyées au XVIII^e siècle par les marins provençaux sur le départ à leurs plus proches parentes, épouses en tête, et dont Gilbert Buti indique qu'elles favorisent grandement le transfert de « responsabilités de première importance » (p. 55), tel que l'acquittement de dettes, le recouvrement de créances ou encore l'octroi de prêts à des tiers.

Agissant pour le compte de et en qualité d'ayant droit du personnel navigant, le temps de gérer l'absence, les femmes prennent également en charge diverses tâches et occupations professionnelles plus ou moins étroitement associées au monde de la mer. Comme l'affirme André Lespagnol, « dans une économie maritime complexe, où l'activité ne se limitait pas à l'embarquement sur les navires », les femmes endossaient « une grande variété de rôles et de fonctions, et pas seulement en position subalterne et complémentaire » (p. 97). Le constat est repris par Nicole Dufournaud et Bernard Michon pour caractériser le littoral atlantique à l'époque moderne. Les actes notariés, riches en informations quant au rôle social et à la capacité d'action des femmes l'illustrent, notamment en matière de commerce maritime. Le recours aux notaires permet de contourner le silence de séries moins bien documentées. Cette moindre visibilité du

sexe féminin dans les sources est aggravée par une sous-représentation des intéressées dans les inventaires et catalogues des dépôts d'archives élaborés au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. D'Audrey Beaudouin esquissant le portrait de Shetlandaises s'adonnant au tricot et confectionnant des articles en laine en complément d'une pêche saisonnière masculine requérant de lourds investissements, à Samuel Guicheteau, ressuscitant « pinceauteuses, fileuses et tailleuses » nantaises produisant au XVIII^e siècle une partie des marchandises chargées dans le port ligérien, les femmes au contact de la mer en vivent, même indirectement. Ailleurs, leur contribution à l'économie maritime est plus significative encore, sans qu'elles bénéficient toujours d'une couverture archivistique à la hauteur de leur poids réel dans chaque filière. En Saintonge, dans les années 1710 et 1720, Thierry Sauzeau relève qu'à La Tremblade elles officient comme matelots, assurant la traversée de la Seudre, « vont à la pêche » à la drague ou au chalut, supervisant les opérations de tri en mer, enfin conduisent des chaloupes jusqu'à La Rochelle, à la stupéfaction des agents du roi enquêtant sur la province, passablement irrités par de tels procédés. Parmi les professionnels de l'estran, « massivement présentes dans les rangs du petit peuple des grèves » (p. 161), elles font « vraisemblablement jeu égal avec les hommes » (p. 164), capturant poissons, crevettes, huîtres et autres mollusques de l'estuaire de la Gironde à Oléron. Et même un espace *a priori* aussi peu féminisé que l'arsenal brestois à la fin de l'Ancien Régime réunit son contingent de femmes qui, quoique très minoritaires, se recrutent dans toutes sortes de milieux sociaux. Olivier Corre signale ainsi la présence *in situ* de fileuses des corderies, de voilières ou d'étoupières, mais aussi de religieuses chargées de pensionnaires, de prostituées, d'« élégantes » le temps d'une visite, d'artistes, de fournisseuses, d'hôtesse, de boulangères, enfin d'épouses et de filles d'ouvriers ou d'officiers de marine, conférant à la population brestoise une touche de mixité non dénuée d'originalité, et ce jusqu'au cœur du complexe militaro-industriel breton.

L'examen des toiles du peintre Joseph Vernet par Laurent Manœuvre dans la troisième partie de l'ouvrage démontre que « les femmes sont omniprésentes, même dans l'arsenal de Toulon, à proximité des forçats » (p. 251). Vendant fruits et légumes à Marseille, cueillant des fleurs à Bordeaux ou de retour de la pêche à pied à Dieppe pour ne citer que ces exemples, elles ne sont pas pour rien dans l'animation qui enfièvre les places portuaires. Les bourgeoises ou aristocrates assistantes, médusées, à la mise à mort des thons capturés au large de Bandol, manifestement intriguées par le spectacle, incarnent la passion que les « élégantes » vouent à l'effervescence des ports qu'elles cherchent à jauger par elles-mêmes. Alors que « les quais semblent un lieu de promenade recherché » (p. 252) propice aux divertissements et au délasserment, le Bordeaux

dépeint par les voyageuses de la fin de l'Ancien Régime au Consulat ne saurait faire exception, d'autant que le spectacle sur la Garonne comme à proximité immédiate de la berge est à la hauteur de l'importance acquise par le premier port du royaume à la veille de la Révolution. Michel Figeac nous informe ainsi que l'écrivaine de langue allemande Sophie von La Roche, séjournant dans la capitale de la Guyenne du 29 avril au 19 mai 1785 sur l'invitation de la fille de Bethmann, banquier francfortois solidement établi dans la cité, est littéralement subjuguée par « le mouvement des navires et le travail des portefaix qu'elle décrit avec minutie » (p. 192). L'amarrage des gréements sur trois rangs afin de prévenir tout accident au gré des marées retient notamment son attention. Quelques années plus tard, la promenade de Johanna Schopenhauer le long de la berge met tous ses sens en éveil, des perceptions visuelles aux manifestations auditives, sans oublier les sensations olfactives que le port de la Lune suscite en elle. Les chantiers navals, clou du spectacle, font enfin forte impression auprès de la voyageuse. La même curiosité anime les jeunes aristocrates russes voyageant dans toute l'Europe, conformément à une tradition largement éculée au Siècle des Lumières, à la différence près que celles-ci ne se contentent pas d'observer la scène à bonne distance, mais embarquent sur des bâtiments de mer, dans le cas présent entre la fin du XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle. Catherine Viollet a pu déceler dans les journaux personnels rédigés en français un vif intérêt en faveur de la flotte, des conditions dans lesquelles s'effectuaient les traversées ou du paysage maritime s'offrant à elles, outre les passages consacrés aux sociabilités de bord. Le réalisme du récit prouve que les diaristes sont en phase avec un environnement mouvant. Les développements consacrés aux inconvénients de la navigation et aux risques encourus en voyage n'ôtent toutefois rien aux « plaisirs de la mer et des bateaux » (p. 208). Quant à Flora Tristan, « une femme à bord parmi des hommes » pour Jean Delhom, sa traversée de l'Atlantique en 1833, suivie de son séjour dans les Andes, forgèrent sa conscience sociale. Tour à tour affectée par la beauté du lever et du coucher du soleil dans les tropiques puis les « horreurs » du cap Horn, sujette au mal de mer, sensible au sort inhumain réservé aux esclaves mais non exempte de préjugés racistes, consternée par la situation des matelots bien que contradictoire dans ses jugements, forte « de la confiance en soi d'une femme émancipée » (p. 227), son expérience sur l'océan la marque à vie. Demeurant à quai ou navigant vers le large, les femmes ont suivi leurs propres « chemins de la mer »², s'affranchissant de certaines règles sociales, comme autant d'itinéraires personnels remarquables « contribuant à l'affirmation de soi en tant qu'individu » (p. 260).

2 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen. Saint-Tropez (xvii^e-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010, 500 p.

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-XX^e siècle

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.)

« 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 XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
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*