

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les nouveaux enjeux
de l'archéologie sous-marine*

Tiré à part

II. Irina Tsitovitch-Kozlova – 979-10-231-1271-9



*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

n° 21 • 2015/2

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0502-5

ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1255-9

TIRÉS À PART EN PDF :

- I-1. Marie-Yvane Daire *et al.* – 979-10-231-1256-6
 - I-1. Michel L'Hour – 979-10-231-1257-3
 - I-1. Christophe Cérino – 979-10-231-1258-0
 - I-1. Blair Atcheson *et al.* – 979-10-231-1259-7
 - I-2. Vincent Dumas *et al.* – 979-10-231-1260-3
 - I-2. Pierre Poveda – 979-10-231-1261-0
 - I-2. Alexandra Grille – 979-10-231-1262-7
 - I-3. Emmanuel Nantet – 979-10-231-1263-4
 - I-3. Gaëlle Dieulefet – 979-10-231-1264-1
 - I-3. Jerzy Gawronski – 979-10-231-1265-8
 - I. Gérard Le Bouëdec – 979-10-231-1266-5
 - I. Glossaire – 979-10-231-1267-2
 - II. Antoine Rivault – 979-10-231-1268-9
 - II. Claire Boër – 979-10-231-1269-6
 - II. Olivier Lopez – 979-10-231-1270-2
 - II. Irina Tsitovitch-Kozlova – 979-10-231-1271-9
 - II. Pierre Caillousse – 979-10-231-1272-6
 - II. Raphaël Ramos – 979-10-231-1273-3
 - II. Jean-Baptiste Blain – 979-10-231-1274-0
- Varia.* Laura Le Goff, Catherine Dupont – 979-10-231-1275-7
 - Varia.* Pierre Le Bot – 979-10-231-1276-4
 - Varia.* Guillemette Crouzet – 979-10-231-1277-1
 - Varia.* Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1278-8
- Chronique, position de thèse – 979-10-231-1279-5
- Comptes rendus – 979-10-231-1280-1

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)

d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Versions PDF : 3d2s (Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Avant-propos7

Éditorial

Jean-Pierre Poussou9

I. DOSSIER

LES NOUVEAUX ENJEUX DE L'ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE

Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine

Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth 15

LES NOUVELLES PROBLÉMATIQUES DE LA RECHERCHE

Les apports de l'archéologie subaquatique au projet européen « *Arch-Manche* »

Marie-Yvane Daire, Catherine Dupont, Loïc Langouët, Laetitia Le Ru, Grégor Marchand,
Chloé Martin, Garry Momber, Pau Olmos, Julie Satchell, Lauren Tidbury 21

De la mer à la *Lune* : la longue marche des archéologues sous-marins français vers
les abysses

Michel L'Hour45

Les épaves de la Bataille de l'Atlantique au Pays de Lorient : enjeux scientifiques,
patrimoniaux et de valorisation

Christophe Cérino67

Retour en Normandie : prospections archéologiques de l'*US Navy* sur la flotte
immergée de l'Opération *Neptune*

Blair Atcheson, Robert Neyland, Alexis Catsambis85

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA RECHERCHE SUBAQUATIQUE

Application de la photogrammétrie en archéologie navale

Vincent Dumas, Philippe Groscaux †, Giulia Boetto 127

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Méthode de restitution des navires antiques : nouveaux outils et nouvelles analyses des restitutions en archéologie navale Pierre Poveda | 157 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| L'épave de l'Aber Wrac'h 1 : entre tradition (maquette) et innovation (3D) Alexandra Grille | 181 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

LES NOUVEAUX ENJEUX DE VALORISATION DE LA RECHERCHE

| | |
|------------------------------------------------------------------------|-----|
| Le gouvernail antique : bilan et perspectives Emmanuel Nantet | 197 |
|------------------------------------------------------------------------|-----|

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Échanges maritimes et culture matérielle : une approche par l'analyse des mouillages et des céramiques, xv ^e -xviii ^e siècles Gaëlle Dieulefet | 207 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4 Navires et villes en archéologie maritime : le navire de la <i>VOC Amsterdam</i> et l'archéologie biographique de la ville d'Amsterdam au xviii ^e siècle Jerzy Gawronski | 231 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

CONCLUSIONS

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Synthèse de la table ronde interdisciplinaire du 15 avril 2014 : « Archéologie sous-marine, histoire et patrimoine maritime : les nouveaux enjeux de la recherche » Gérard Le Bouëdec | 263 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

| | |
|-------------------------------|-----|
| Glossaire Éric Rieth | 267 |
|-------------------------------|-----|

II

PRÉSENTATION DE LEURS RECHERCHES PAR LES DOCTORANTS EN HISTOIRE MARITIME (LORIENT, JUIN 2014)

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Le duc d'Étampes et la Bretagne : être gouverneur d'une province maritime au xv ^e siècle (1543-1565) Antoine Rivault | 281 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Entre terre et mer : cadre de vie, culture matérielle et destins de marins provençaux au xviii ^e siècle Claire Boër | 293 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Travailler chez l'autre, vivre avec ? En Barbarie avec les employés de la Compagnie royale d'Afrique au xviii ^e siècle Olivier Lopez | 307 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| La présence russe dans le Pacifique Sud sous le règne du tsar Alexandre I ^{er} (1801-1825) Irina Tsitovitch-Kozlova | 319 |
| La transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du xvi ^e au milieu du xix ^e siècle: problématique, sources et méthodes d'analyse Pierre Caillosse | 329 |
| La Marine américaine et la réorganisation du renseignement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale Raphaël Ramos | 343 |
| Les <i>U-Boot-Bunker</i> construits dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique: des lieux aux multiples fonctionnalités (1940-2010) Jean-Baptiste Blain | 357 |

III
VARIA

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| L'exploitation des ressources marines par les populations médiévales: un premier bilan des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne Laura Le Goff, Catherine Dupont | 367 |
| « Beaucoup de mal et peu d'honneur » : la Marine royale en guerre contre Tunis et Tripoli (1727-1729) Pierre Le Bot | 389 |
| « Boutres tricolores, boutres de discorde » : Britanniques et Français en Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du xix ^e siècle Guillemette Crouzet | 407 |
| D'une rive de la rade de Brest à l'autre, une nouvelle École navale pour une nouvelle Marine Jean-Marie Kowalski | 435 |

IV
CHRONIQUE

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Jean Boudriot (1921-2015) | 463 |
| Paul Butel (1931-2015) | 465 |
| Entre tradition et innovation: itinéraire d'un marin, Edmond Paris (1806-1893) Position de thèse de Géraldine Barron-Fortier | 471 |

v
COMPTES RENDUS

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Jean-François Henry, <i>L'île d'Yeu dans la Grande Guerre. Chronique de la vie quotidienne</i> | 477 |
| Alain Blondy (avec la collaboration de Jean Bérenger), <i>Documents consulaires : Lettres reçues par le chargé d'affaires du Roi à Malte au XVIII^e siècle</i> | 479 |
| Christian Borde et Christian Pfister (dir.), <i>Histoire navale, histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers</i> | 481 |
| Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), <i>Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux</i> | 484 |

AVANT-PROPOS

L'ampleur de ce numéro 21, son caractère largement technique et en même temps innovant sont le fruit de la collaboration des partenaires habituels de notre revue – la Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes de l'université Paris-Sorbonne, l'UMR CNRS 6258 CERHIO (Université de Bretagne Sud) et le GIS d'histoire maritime –, avec le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du ministère de la Culture. Le soutien de celui-ci, qui est venu s'ajouter à nos financements ordinaires, a permis de doter ce numéro 21 d'une illustration en couleur exceptionnellement riche. Nous lui exprimons notre très vive gratitude et nous nous réjouissons de cette collaboration dont le but est le bien commun de nos deux très proches disciplines, l'histoire maritime et l'archéologie sous-marine. Nous tenons aussi à remercier nos collègues Philippe Jarnoux et Pierrick Pourchasse (EA CRBC) pour avoir pris en charge la coordination des échanges avec le Bureau de traduction universitaire de l'université de Brest qui a assuré les conversions de l'anglais vers le français.

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Le numéro 21 de la *Revue d'histoire maritime* constitue l'un des plus fournis, par son volume, que notre revue ait publié depuis sa création. Cela tient tout d'abord à l'ampleur du dossier principal : « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », dû à l'initiative de Christophe Cérino, dossier qu'il a rassemblé en collaboration avec Michel L'Hour et Éric Rieth. Il s'agissait de répondre à un double enjeu : d'une part, faire mieux connaître aux historiens du maritime les considérables progrès et les importants résultats obtenus depuis une génération par l'archéologie sous-marine, champ de recherche en plein développement ; d'autre part, rapprocher deux démarches disciplinaires : celles de l'histoire et de l'archéologie sous-marine, voisines mais relativement peu liées, alors que les plans de rencontre sont plus nombreux qu'on ne le croit, comme le montre, par exemple, dans ce numéro 21, le remarquable texte de Jerzy Gawronski. C'était d'autant plus nécessaire que les manières d'explorer le maritime et son histoire, les sources utilisées, plus encore les manières d'écrire des uns et des autres sont dissemblables. Il est certain, en particulier, que le vocabulaire des archéologues sous-marins est peu familier des historiens, tant il est fourni en termes particuliers et techniques, au point qu'il nous a fallu rajouter au dossier un volumineux glossaire qui devrait rendre de grands services aux historiens du maritime, ainsi qu'à tous ceux qui s'intéressent à l'archéologie sous-marine, et pour lequel il faut fortement remercier Éric Rieth. Nos lecteurs seront donc aux prises avec des textes d'une technicité inhabituelle pour eux, mais cela en valait la peine, et l'on verra que la démarche impulsée par deux colloques successifs, tenus à Lorient en 2009 et 2014, et dont ce numéro est l'aboutissement, a tenu toutes ses promesses.

Trois directions ont été choisies. Au départ, nous avons les « nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine » dont la première caractéristique est de souligner l'originalité de ses buts : ici analyse des changements côtiers (Marie-Yvane Daire et son équipe), puis prospection et étude des épaves à grande profondeur (Michel L'Hour, Christophe Cérino,

Robert Neyland et collaborateurs¹). L'analyse grâce à l'archéologie subaquatique des changements côtiers a des perspectives pluridisciplinaires riches d'avenir puisque, dans le cadre du projet européen *Arch-Manche*, à la fois elle fait connaître les effets des changements climatiques survenus sur nos côtes sur le temps long de l'Holocène, et elle aboutit à l'étude de sites archéologiques aujourd'hui submergés, les résultats étant spectaculaires pour le Solent et pour la presqu'île de Quiberon. Ainsi revivent les paysages mésolithiques côtiers submergés (Marie-Yvane Daire *et al.*).

10

Ce sont aux épaves maritimes, conservées à de grande profondeur, que sont consacrés les trois autres textes inclus dans cette première partie du dossier. Tout en axant son propos sur le chantier-laboratoire du vaisseau à deux ponts, la *Lune*, « ce précieux témoin de la première Marine de Louis XIV » englouti depuis 1664 en rade de Toulon, à 91 mètres de profondeur, Michel L'Hour saisit cette occasion pour nous retracer les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français, ce qui fait de cet article un texte de référence historiographique très précieux. Mais, l'une des avancées récentes a été l'intérêt porté aux épaves métalliques contemporaines, ce qui nous situe dans un autre domaine que celui de la *Lune*, et ce qui soulève d'autres problèmes et difficultés qu'exposent les textes signés par Christophe Cérino et Robert Neyland. Les démarches et moyens d'investigation ne sont plus du tout les mêmes : il faut posséder une très bonne connaissance des matériels et armements utilisés pendant la Seconde Guerre mondiale, mais aussi des opérations de guerre ; il est nécessaire, par ailleurs, de disposer de gros moyens financiers et matériels vu le nombre des bunkers et autres édifices liés au mur de l'Atlantique ou à la mise en défense des installations allemandes, et étant donné également l'étendue du champ à couvrir dans le cadre de l'opération *Overlord*. Pour celle-ci, le rôle du *Naval History and Heritage Command* a donc été essentiel. Les résultats étonneront, mais il nous faut également prendre en considération que cette sauvegarde du patrimoine sous-marin hérité des combats de la fin de la guerre de 1940-1945 peut déboucher sur des conséquences historiques considérables non seulement grâce à la publication des recherches qui y sont liées, mais aussi parce que, comme cela s'est passé au pays de Lorient – et Christophe Cérino y a pris une grande part –, le débouché de ces travaux est la création d'espaces muséographiques.

Il a été beaucoup question dans ces premiers textes des technologies, notamment récentes, et de leur si fécond apport aux recherches sous-marines. C'est à les étudier plus en détail que nous invite la deuxième partie du dossier.

1 Ce sont Blair Atcheson et Alexis Catsambis. Ce n'est que par commodité que nous ne citons dans cet éditorial que Robert Neyland car c'est avec lui que nous avons été en contact.

La photogrammétrie numérique en est un élément essentiel car elle permet d'établir « une documentation graphique normalisée et objective devant servir de support à l'élaboration des différentes hypothèses d'une recherche mise en œuvre en Croatie (Vincent Dumas, le regretté Philippe Groscaux, et Giulia Boetto). Très technique, l'article montre à quel point « l'utilisation de la photogrammétrie numérique et des autres procédés d'acquisition 3D » est « une évolution majeure des méthodes de relevé », le but étant aussi d'aboutir à la reconstitution des navires ou marques, ce à quoi est consacré le texte suivant de Pierre Poveda, qui fait partie de la même unité CNRS que les précédents auteurs. P. Poveda s'est attaché à la « restitution des navires antiques par de nouveaux outils et nouvelles analyses ». Le but de ces travaux est à la fois de reconstituer ces navires mais aussi, grâce à cette démarche, d'atteindre la « quantité fabuleuse de savoirs », qu'ils représentent, sans oublier les cargaisons. Depuis une quinzaine d'années, les recherches ont pu aller beaucoup plus loin grâce à « la place de plus en plus importante prise par l'outil informatique ». C'est justement, cette fois de manière concrète, à une reconstitution que s'est attaquée Alexandra Grille à propos de l'épave de l'*Aber Wrac'h* I – 18 m de long sur 5 de large –, découverte en 1985 ; le modèle numérique a permis « d'analyser la séquence de construction après la reconstitution des pièces architecturales individuelles, et de réaliser les calculs des propriétés hydrostatiques ».

La troisième partie du dossier s'attache, par trois exemples, à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine. Ce sont « les nouveaux enjeux » de cette valorisation. Dans un cas, avec Emmanuel Nantet, le but a été de reprendre la célèbre question du gouvernail antique. Notre auteur montre qu'on ne peut pas le considérer de manière simplement négative, en le définissant comme un instrument très inférieur au gouvernail d'étambot, comme on l'a trop fait : les fouilles sous-marines amènent à la conclusion qu'il n'était nullement figé et surtout qu'on ne peut comprendre son fonctionnement et apprécier celui-ci que dans le cadre général du navire dont il n'est qu'un élément. Pour sa part, Gaëlle Dieulefet a étudié des sites de mouillage méditerranéens des xv^e-xviii^e siècles car ils sont « les témoins des mouvements maritimes et des navires de passage », et sont plus particulièrement riches en céramiques. Non seulement les productions sont variées mais en outre elles permettent de découvrir, en plus des courants d'échanges, des pratiques culinaires et de préparation des aliments, ce qui débouche sur des approches très nouvelles. Encore plus spectaculaire est la recherche menée par Jerzy Gawronski sur l'*Amsterdam*, navire de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales – ou VOC – qui s'échoua sur la côte anglaise, près d'Hastings, lors de son voyage inaugural, en 1749. L'article, d'un intérêt exceptionnel, dont une large partie se consacre à des aperçus méthodologiques essentiels, montre comment l'étude

de cette épave n'apporte pas seulement des données sur le navire lui-même mais sur sa cargaison, et par là sur « l'économie et la production urbaines » de la ville d'Amsterdam à cette époque. L'archéologie sous-marine permet ainsi de déboucher sur l'histoire économique, industrielle (la construction navale mais aussi les produits emportés) et même sociale du grand port hollandais, ce qui est fascinant. Une synthèse conclusive de Gérard Le Bouëdec permet de replacer l'ensemble dans son contexte et de mieux en apprécier la richesse.

12

Le caractère novateur du dossier qui expose les récentes avancées de l'archéologie sous-marine est prolongé aussi bien par l'ensemble du deuxième dossier – la présentation de leurs recherches par sept doctorants – que par les quatre articles de *Varia*. Deux des textes se rapportent encore à l'archéologie maritime, qu'il s'agisse de la transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du XVI^e au milieu du XIX^e siècle (Pierre Caillosse), ou de l'étude des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne (Laura Le Goff et Catherine Dupont). Mais nous en sommes très loin lorsqu'il s'agit du rôle de la Marine dans la réorganisation du renseignement américain après 1945 (Philippe Ramos), des possibilités offertes par l'utilisation des *U-Boot-Bunkers* construits par les Allemands dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique et de l'évolution de celle-ci (Jean-Baptiste Blain), ou de la présence russe dans le Pacifique Sud sous Alexandre I^{er} (Irina Tsitovitch-Kozlova), sans oublier le conflit franco-anglais à propos des boutres « tricolores » en mer d'Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du XIX^e siècle (Guillemette Crouzet). Les rapports avec la « Barbarie » au XVIII^e siècle sont abordés par deux textes, l'un consacré aux conditions de vie, de l'autre côté de la Méditerranée, des employés de la Compagnie d'Afrique (Olivier Lopez), l'autre aux opérations militaires contre Tunis et Tripoli entre 1727 et 1729 (Pierre Le Bot). Nous restons au XVIII^e siècle avec Claire Boër, qui analyse les conditions de vie des marins provençaux au XVIII^e siècle, cependant qu'Antoine Rivault montre la complexité, au milieu du XVI^e siècle, du rôle de gouverneur d'une province maritime, la Bretagne, à travers l'étude du duc d'Étampes qui occupa ce poste de 1543 à 1565. Enfin, Jean-Marie Kowalski met à profit le cinquantenaire de l'inauguration de la nouvelle École navale de Lanvéoc-Poulmic par le général de Gaulle pour nous exposer comment celle-ci a été décidée et construite.

Le numéro est complété, comme de coutume, par les comptes rendus que précèdent la position de thèse de Géraldine Barron-Fortier qui fait revivre la figure de l'amiral Pâris, centrale pour l'histoire de notre Marine nationale dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, et le rappel du souvenir de deux grandes figures de l'histoire maritime qui viennent de nous quitter, Jean Boudriot et Paul Butel.

II

**Présentation de leurs recherches par
les doctorants en histoire maritime
(Lorient, juin 2014)**

LA PRÉSENCE RUSSE DANS LE PACIFIQUE SUD
SOUS LE RÈGNE DU TSAR ALEXANDRE I^{er} (1801-1825)

Irina Tsitovitch-Kozlova
Doctorante, Université Bordeaux III

Jusqu'au règne de Pierre I^{er}, la Russie, affaiblie par des invasions et les péripéties du temps des Troubles, sous-développée sur le plan technologique, faute d'avoir sa propre flotte et donc un commerce maritime, resta cantonnée aux marges de l'Europe dans la position d'un pays enfermé dans ses limites territoriales continentales. Poussés par la volonté de faire entrer la Russie comme acteur à part entière dans le nouveau monde colonial, Pierre I^{er} (1672-1725), Catherine II (1729-1796) et Paul I^{er} (1754-1801) entreprirent plusieurs démarches : création d'une Marine, fondation d'une compagnie coloniale de commerce, formation de l'élite de la Marine russe à l'étranger, colonisation de territoires en Alaska, construction de chantiers navals, élaboration d'ambitieux projets coloniaux. Ces démarches trouvèrent leur continuation sous Alexandre I^{er} dans le premier quart du XIX^e siècle : la Russie s'efforça d'être partie prenante de l'expansion coloniale mondiale dont un des aspects importants était l'organisation des voyages de circumnavigation.

En effet, sous le règne du tsar Alexandre I^{er} vingt-quatre bateaux appareillèrent de Kronstadt, le port principal de l'Empire russe sur la mer Baltique, pour effectuer des voyages de circumnavigation dont une étape se déroulerait dans le Pacifique Sud, en Polynésie. Selon Nikolaj Ivašincov, auteur du manuel technique *Russkije krugosvetnye putešestvija – Les circumnavigations russes*¹, quatre bateaux n'y parvinrent pas : deux firent naufrage peu de temps après leur départ, une frégate fut vendue au Cap de Bonne-Espérance, et le quatrième ne traversa pas le Pacifique en contournant le continent américain dans le but d'atteindre l'Alaska. Il y eut néanmoins vingt bateaux qui, sillonnant les eaux du Pacifique Sud, battirent pavillon russe dans la région au cours du premier quart du XIX^e siècle. Les étapes dans le Pacifique Sud furent de longue durée. Ainsi, le *Rurik* y passa plus de sept mois en 1816-1817, et le *Predprijatije* cinq mois et demi en 1824-1825. L'intérêt de l'Empire des tsars pour ces terres lointaines fut donc très grand.

1 Nikolaj Ivašincov, *Russkije krugosvetnye putešestvija (Les circumnavigations russes)*, Sankt-Peterburg, Typographie du ministère de la Marine, 1872.

En dépit de la forte présence russe dans la région, les voyages russes n'ont jamais été étudiés en totalité dans le contexte des rivalités coloniales entre les grandes puissances européennes. Les causes de cette lacune historiographique s'expliquent de plusieurs façons. En premier lieu, l'historiographie de la question a toujours été centrée sur des institutions différentes qui organisaient et finançaient officiellement ces voyages maritimes, soit une compagnie commerciale connue sous le nom *Rossijsko-amerikanskaja kompanija* – la Compagnie russo-américaine –, soit la Marine de guerre ou une personne privée. Elle a donc été étudiée de façon morcelée : les historiens de la Compagnie russo-américaine ont laissé de côté les voyages de la Marine de guerre, tandis que les historiens de la Marine ne se sont pas intéressés aux voyages organisés par la Compagnie. Un cloisonnement entre les séries des voyages effectués par des organisateurs toujours considérés comme différents a donc gêné l'émergence d'une connaissance exhaustive des périples russes dans le Pacifique Sud. En second lieu, les étapes polynésiennes des voyages de circumnavigation passèrent pour secondaires dans l'historiographie par rapport aux étapes en Alaska. L'enjeu principal de ces voyages a toujours été pensé soit comme le ravitaillement et la défense des colonies russes d'Amérique par voie maritime, ce qui aurait été plus facile et plus économique qu'à travers la Sibérie, soit comme une exploration scientifique. Les voyages russes dans le Pacifique Sud ont donc été envisagés comme un aspect de l'histoire des colonies russes en Alaska, ou comme un épisode marginal de l'histoire de la flotte russe, et par conséquent ils ont été passés sous silence, ou ne se sont vu attribuer que quelques lignes.

En remettant en question des thèses connues, nous essaierons de comprendre dans quel contexte politique mondial les voyages russes dans le Pacifique Sud furent effectués, s'ils furent vraiment réalisés par des institutions différentes, et quels étaient leurs enjeux. Il nous semble pertinent de parler d'abord des sources, car elles représentent un cas exceptionnel.

DES SOURCES RICHES, DIVERSES ET SOUS-EXPLOITÉES

Même si la plupart des archives de la Compagnie russo-américaine ont mystérieusement disparu après sa liquidation dans les années 1860, pour la période du règne d'Alexandre I^{er} la quantité des sources est impressionnante alors qu'elles restent sous-exploitées. Les sources primaires russes sont localisées dans les Archives de la Marine de guerre (RGAVMF) et les Archives de la Bibliothèque centrale de la Marine à Saint-Pétersbourg. Il s'agit des oukases impériaux et ministériels, lettres officielles et intimes, rapports et contrats, journaux de voyage, notes, cartes et journaux de bord. Nous avons constitué

la liste exhaustive des fonds des Archives de la Marine de guerre concernant le sujet qui contient vingt-cinq fonds sous-explorés. La Bibliothèque centrale de la Marine possède une riche collection d'atlas et de cartes européens et russes datant des XVI^e, XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles.

Les journaux de voyage des officiers, commerçants ou religieux, rédigés en russe, ont en grande partie été publiés en Russie lors des règnes d'Alexandre I^{er} et de Nicolas I^{er}; sept, écrits en français et en allemand, ont été publiés en Europe, dont au moins deux traduits en anglais; quatre ont été réédités récemment en France et en Russie. Faute de périodiques spécialisés, la presse russe de l'époque est plutôt succincte à ce sujet, mais l'analyse de nombreux périodiques européens tels que le *Magasin encyclopédique ou Journal des sciences, des lettres et des arts* (Paris, 1797-1816) ou les *Nouvelles annales des voyages, de la géographie et de l'histoire* (Paris, 1819-1840), semble être prometteuse.

Les cartes et les atlas sont eux aussi sous-exploités. Par exemple, depuis 1956 je suis la seule personne qui ait commandé l'*Atlas de la mer du Sud* du capitaine russe Bellingshausen à la Bibliothèque centrale de la Marine à Saint-Petersbourg.

Deux grands problèmes que l'historien des voyages russes dans le Pacifique Sud peut rencontrer lors de son travail sont, d'une part, l'abondance des sources, d'autre part, les difficultés d'accès aux sources primaires et aux éditions russes du début du XIX^e siècle. Les rééditions de journaux de voyages russes en URSS sont plus accessibles, pourtant elles ne sont pas fiables: les textes originaux ont subi de nombreuses transformations. Voici comment, par exemple, un rédacteur scientifique de l'époque stalinienne explique ces modifications:

Nous avons éliminé les détails, par exemple les descriptions des bals et des réceptions en l'honneur des capitaines russes. Nous avons également sacrifié les passages sur les pays qui nous sont bien connus, par exemple sur l'Angleterre ou sur les événements qui ne doivent pas susciter l'intérêt des lecteurs soviétiques, telle la visite du tsar à bord d'un bateau².

LE CONTEXTE HISTORIQUE GLOBAL

Il est important de préciser que les destins des empires européens se décidaient non pas seulement dans les métropoles, mais aussi dans les colonies et dans les océans. Le contrôle des voies maritimes était important et définissait les zones d'influence des empires. La maîtrise des océans s'effectuait par les activités des corsaires, mais aussi par l'établissement de points de relâche ou par la surveillance des ports donnant accès aux espaces océaniques.

2 O.E.Kocebu, *Putešestvija vokrug sveta (Voyages autour du monde)*, préface de G. Janikov, Moskva, OGIZ, 1948.

À l'époque, l'Angleterre imposa sa domination coloniale : le congrès de Vienne de 1815 fixa un nouveau partage du monde où la Grande-Bretagne eut une place dominante. Il s'agissait de l'élargissement de ses colonies tropicales et de la mainmise sur les escales qui en contrôlaient l'accès. Malte, point de contrôle de la Méditerranée, fut annexée à l'Empire britannique. Avec la fondation de Singapour en 1819, les Anglais gardèrent le contrôle de la route principale entre l'Inde et la Chine. La colonie du Cap de Bonne-Espérance, avec sa position-clé d'accès vers l'océan Indien et le Pacifique, rétrocédée aux Hollandais par les Anglais entre 1803 et 1806, devint définitivement anglaise. Un autre point de relâche sur les routes du Pacifique, Port Jackson en Australie, faisait déjà partie des possessions anglaises depuis 1788.

Dans un contexte d'ambitions coloniales réaffirmées, les Français, les Anglais et les Américains montrèrent un grand intérêt pour le Pacifique Sud, très éloigné de l'Europe. Au début du XIX^e siècle la présence des Européens et des Américains dans la région devint visible. La France organisa à l'époque cinq voyages de circumnavigation dont la plupart des parcours eurent lieu dans le Pacifique Sud. Les grandes sociétés baleinières et commerciales américaines prirent conscience de l'importance du bassin Pacifique pour leur développement économique. Les baleiniers américains se concentrèrent à Hawaï vers 1810, leur nombre augmentant considérablement dans le premier quart du XIX^e siècle. Si, en 1803, seuls six bateaux baleiniers quittèrent les ports américains pour le Pacifique, en 1821 il y en eut cinquante-sept. Les presbytériens et les congrégationnistes de l'*American Board of Commissioners for Foreign Missions* de Boston furent très actifs dans la région.

Quant à l'Angleterre, ses intérêts se concentrèrent plutôt sur les côtes de l'Australie, à la fois pour les terres de baigne et pour la Tasmanie. On peut évoquer les navigations de James Grant en 1800, de John Murray et Flinders en 1801, et quatre voyages de Philip Parker King entre 1817 et 1821. Cependant, l'Australie devint le point de départ de voyages anglais dans la région insulaire du Pacifique Sud. La *London Missionary Society* poursuivit ses activités à Tahiti – en 1819 le chef tahitien Pomaré II fut converti au protestantisme et solennellement baptisé. Le missionnaire anglais Henri Nott joua un rôle décisif dans l'élaboration du premier Code des lois tahitiennes. Dès le début de 1820, une société méthodiste anglaise, la *Wesleyan Methodist Missionary Society*, y commença l'évangélisation des insulaires. Pourtant, le Pacifique Sud restait encore la seule zone « non-civilisée », libre de toute domination coloniale. Extrêmement éloigné de tous les continents, il restait peu connu du monde européen et susceptible de devenir l'objet des convoitises.

Dans un monde instable et agité, en proie à la distribution des zones d'influence et de possession, la Russie élargit considérablement ses colonies en Amérique du

Nord avec la fondation en 1812 de Fort Ross, à proximité de San Francisco. Dès le début de son règne, le tsar Alexandre I^{er} s'intéressa aux questions géopolitiques. Il fut influencé par son ami le prince Adam Czartoryski qui, dans son *Mémoire concernant l'arrangement des affaires en Europe à la suite d'une guerre heureuse*, rédigé à la fin 1803, proposait l'alliance russe avec les Anglais contre Napoléon et un système de domination de la Grande-Bretagne et de la Russie en Europe. Ainsi, la Russie s'estimait l'égale des Anglais qui possédaient un vaste empire colonial à l'échelle planétaire. Y eut-il un projet d'élargissement des possessions coloniales russes pour pouvoir concurrencer l'Angleterre ?

ACTEURS

Alexandre I^{er} fut considéré en Europe comme le monarque d'un empire maritime, grâce à l'installation russe en mer Noire, et aux victoires en mer Egée et en mer Baltique. La flotte russe avait une brillante réputation ; pourtant, son état était plutôt désordonné. Des bateaux pourrissaient dans les ports ; à l'époque, les statistiques officielles classaient probablement comme nouveaux des bateaux qui avaient perdu leur flottabilité. Dans les rapports officiels, l'état de la flotte était donc fortement surestimé. Après l'inspection de la flotte qu'il effectua en 1801, Alexandre I^{er} déclara que la flotte russe était une illusion. Se rendant compte que des réformes étaient nécessaires, il conçut en 1802 le Comité de création de la Marine – *Komitet obrazovanija flota*. Néanmoins, les forces maritimes n'étaient pas le point fort du nouvel empereur : il avoua à l'amiral Greig qu'il connaissait la Marine comme un aveugle la peinture.

En ce qui concerne la marine marchande russe, la situation était encore moins favorable. La Russie n'avait pas construit de flotte de commerce, sauf celle peu fiable de la Compagnie russo-américaine. Par conséquent, en 1801 la part de la Russie dans les échanges mondiaux était très réduite et ne dépassait pas 3,5 %³. L'exportation des produits russes était confiée aux compagnies étrangères. Les marchands russes, qui n'étaient donc pas intégrés au marché européen, se contentaient d'affréter des bateaux européens et de participer au commerce côtier sur la mer Baltique. Pour commander les bâtiments de commerce peu fiables de la Compagnie russo-américaine dans le Pacifique Nord, l'État envoya des officiers de la Marine de guerre. De ce fait, la Marine de guerre et la marine marchande étaient liées par des rapports très étroits, et elles remplissaient de la même manière les objectifs stratégiques de l'État russe.

Les officiers de la Marine appartenaient à un groupe social à part dans la société russe : ils étaient tous issus du corps des cadets de la Marine où

3 Marie-Pierre Rey, *Alexandre I^{er}*, Paris, Flammarion, coll. « Grandes biographies », 2009, p. 122.

on leur apprenait des langues étrangères et où on les initiait aux pratiques diplomatiques. Une grande partie de ces cadets de la Marine firent, dans le cadre du bénévolat, un service de quelques années dans la *Royal Navy*. Cette initiative de la Grande Catherine, soutenue par Alexandre I^{er}, fut appuyée par la flotte anglaise et porta ses fruits. Le milieu des officiers de la Marine de guerre – les futurs commandants des voyages de circumnavigation – était très étroit, soudé par l’amitié scolaire au sein du Corps, par le service commun bénévole dans la flotte anglaise, et enfin par des liens familiaux. Prenons l’exemple de certains de ces officiers qui devinrent ensuite les commandants des voyages : Adam von Krusenstern (1770-1846) et Yourij Lissianski (1773-1837), camarades de classe, participèrent tous les deux à quatre batailles maritimes contre les Suédois en 1788-1790, et acquirent la pratique maritime au service des Anglais, sur des bateaux de guerre et de commerce, de 1793 à 1799 ; Otto von Kotzebue (1888-1846), futur capitaine, était mousse dans la première expédition autour du monde, organisée par Krusenstern, qui épousa plus tard sa sœur.

Parmi ces officiers, Krusenstern fut celui qui donna une impulsion décisive aux voyages russes de circumnavigation. D’origine estonienne et de nationalité russe, il fut l’auteur de nombreux projets de voyages russes de circumnavigation : de la *Nadežda* et de la *Néva* en 1803-1806, du *Rurik* en 1815-1818, du *Vostok*, du *Mirnyj*, de l’*Otkrytije* et du *Blagonamerennyj* en 1819-1822.

Les officiers de Marine, jeunes, instruits, souvent issus des milieux nobiliaires germano-baltes, ayant passé plusieurs années à l’étranger, furent capables de faire naître de nouvelles idées et de proposer des projets ambitieux empruntés aux élites européennes. Il n’est pas anodin de constater que les savants participant aux voyages russes de circumnavigation, à savoir Johann Friedrich von Eschscholtz (1793-1831), Ernst Karl Hoffman (1801-1871), Heinrich Friedrich Emil Lenz (1804-1865) appartenaient au même milieu germano-balte et à la même génération que les officiers. Originaires de Dorpat en Estonie, ceux-là étudièrent et travaillèrent dans l’université de leur ville natale.

Soutenus par un groupe soudé d’hommes politiques et de commerçants, approuvés dans leurs débuts par le tsar, les projets des voyages de circumnavigation russes dont des étapes importantes se déroulèrent dans le Pacifique Sud, furent mis sur pied. Ils avaient des enjeux multiples.

ENJEUX

L’analyse de la carte des itinéraires russes dans le Pacifique remet en cause l’explication faisant du ravitaillement des colonies russes en Alaska l’enjeu principal des voyages russes dans le Pacifique.

Tableau 1. Îles polynésiennes baptisées « Îles des Russes » par Bellingshausen

| Appellation contemporaine | Appellation russe (XIX ^e siècle) |
|---------------------------|---------------------------------------------|
| Tikei | Roumiantsev |
| Takaroa | Spiridov |
| Arutua | Rurik |
| Tikehau | Krusenstern |
| Makemo | Koutouzov |
| Raroia | Barclay de Tolly |
| Fakahina | Predprijatije |
| Apataki | Hagemeister |
| Amanu | Moller |
| Fakarava | Wittgenstein |
| Hiti-rau-mea | Raevski |
| Tahanea | Tchitchagov |
| Takume | Volkonski |
| Katiu | Osten-Saken |
| Niau | Greig |

326

Liste constituée par l'auteur d'après :

1. J. L. Young, « Names of the Paumotu Islands, with the Old Names So Far As They Are Known », *The Journal of the Polynesian Society*, vol. 8, n° 4, décembre 1899, p. 264-268.
2. N. Ivašincov, *Russkie krugosvetnye putešestvija (Les Circumnavigations russes)*, Sankt-Peterburg, typographie du ministère de la Marine, 1872.
3. A. Norčenko, *Hronika poluzabytyh plavanij (Les Annales des navigations à-demi oubliées)*, Sankt-Peterburg, Balt-Media, 2003.
4. M. P. Lazarev, *Dokumenty (M.P.Lazarev, Documents)* sous la rédaction du sous-colonel A. A. Samarov, Moskva, Maison d'édition de la marine de guerre du ministère de la Marine de l'URSS, t. I, 1952.

Alors que dans l'océan Atlantique les itinéraires divergeaient peu, dans le Pacifique chaque expédition suivait son propre trajet ; ceux-ci ne coïncidaient pas avec l'itinéraire le plus court vers l'Alaska ; les étapes des circumnavigations les plus éloignées de ce trajet étaient celles de la région du Pacifique Sud. Quels étaient les objectifs réels des voyages russes dans le Pacifique Sud, alors même qu'ils étaient lointains, coûteux et dangereux ?

L'étude de ces étapes dans leur intégralité permet de voir l'ampleur des ambitions coloniales russes. Derrière les enjeux officiellement déclarés, comme l'approvisionnement des bateaux, la possibilité de faire escale ou de mener des recherches scientifiques, se cachaient d'autres visées, beaucoup plus importantes : les îles du Pacifique Sud étaient envisagées comme une zone d'influence politique, économique et culturelle russe. Les sources mettent en évidence de nombreuses démarches coloniales russes. Quelle que soit la durée des étapes polynésiennes, l'appartenance des bateaux à la flotte marchande ou à la Marine de guerre, les pratiques étaient communes pour tous les équipages : les Russes s'occupaient de collecte d'informations, dressaient des bilans des richesses naturelles, cartographiaient non seulement les îles en leur donnant des

noms russes, mais aussi les baies pratiques pour le mouillage et la construction de chantiers navals, décoraient les insulaires de médailles de l'Empire.

Néanmoins, contrairement aux Anglais et aux Français, ils ne tentèrent pas de convertir les insulaires au christianisme et les religieux russes ne s'installèrent pas dans la région.

La discontinuité de la présence russe dans la région, déterminée par l'infériorité de la flotte russe et l'absence des sociétés missionnaires, le rejet progressif des projets expansionnistes par Alexandre I^{er} après le congrès de Vienne, mais aussi probablement l'échec de l'insurrection des décembristes dont un nombre important prirent part à l'élaboration des projets coloniaux, l'absence d'idée sur la Polynésie dans la société russe aboutirent à l'abandon des projets colonisateurs dans le Pacifique Sud au cours des années 1830-1840, sous Nicolas I^{er}.

Malgré une forte présence de la Russie dans le Pacifique Sud dans le premier quart du XIX^e siècle, plus forte que celle des Français, les voyages russes n'ont pas eu de conséquences géopolitiques et sont passés presque inaperçus des Européens. Pourtant, ils ont contribué considérablement à la formation d'une génération exceptionnelle de marins et à la renaissance de la flotte russe après une période de déclin. Il est important de préciser que toutes les circumnavigations russes ont été organisées au sein d'un seul groupe très soudé d'hommes politiques, de membres de l'élite de la Marine russe issus de milieux nobiliaires germano-baltes et formés à l'étranger, de savants et de commerçants, et qu'elles ont été en grande partie organisées et financées par l'État. En dépit de l'état déplorable de la flotte russe gérée par un énorme appareil bureaucratique, la Russie entreprit à l'époque vingt-quatre voyages de circumnavigation. Sur les vingt et un voyages qui réussirent, vingt comprenaient des étapes dans le Pacifique Sud qui était pour la Russie une région d'une importance particulière : elle était la seule zone encore libre de toute domination des grandes puissances où la Russie était susceptible de rivaliser avec les empires occidentaux. La présente recherche permet de repenser l'idée reçue que la Russie n'a été qu'un empire continental. En possession d'une colonie en Californie, ayant une idée coloniale pour le Pacifique Sud, la Russie ne s'inscrit-elle pas dans la logique d'un empire colonial maritime, même si le projet impérial pour le Pacifique Sud fut un échec⁴ ?

4 Le présent texte constitue l'un des axes principaux de la future thèse de l'auteur dont le sujet est : *Les Russes en Afrique du Sud et en Océanie (1797-1840, enjeu colonial, transferts culturels, circulation des savoirs)* sous la direction de Claire Laux à l'Université Bordeaux Montaigne ; ce texte s'appuie sur le mémoire de master : *Visées coloniales russes sur les îles du Pacifique Sud à l'époque du tsar Alexandre I^{er}*, soutenu à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction du Professeur Marie-Pierre Rey, en 2014.

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 :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« 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*

revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine

Ce numéro, très richement illustré, présente un dossier intitulé « Les nouveaux enjeux de l'archéologie maritime », dont les découvertes apportent beaucoup : comment, par exemple, ne pas être sensible aux conséquences du débarquement allié de 1944 ? C'est une discipline très proche de l'histoire par ses centres d'intérêt mais également très différente par ses démarches et parfois par son vocabulaire : un glossaire d'archéologie marine et sous-marine très fourni figure donc dans ce numéro.

Ce dossier est d'abord centré sur « les nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine », autour de l'étude des changements côtiers d'un côté, de la prospection et de l'étude des épaves à grande profondeur de l'autre. À partir du chantier-laboratoire du vaisseau *La Lune*, qui appartenait à la première Marine de Louis XIV, Michel L'Hour retrace les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français. Les technologies utilisées sont étudiées plus en détail dans la seconde partie du dossier, notamment la photogrammétrie numérique, la réalisation des modèles numériques et plus généralement toutes les possibilités apportées par l'informatique. Enfin, le dossier s'attache à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine, notamment grâce à une recherche aux résultats spectaculaires de Jerzy Gawronski, qui étudie la cargaison et les structures de l'*Amsterdam*, vaisseau hollandais qui s'échoua en 1749 ; ses recherches débouchent en effet sur l'économie et « la production urbaine » de la ville d'Amsterdam à cette époque.

Le caractère novateur du dossier est tout aussi évident grâce aux présentations de leurs recherches par sept doctorants, dont les thèses sont en cours, et par le contenu des *varia*. Dans le premier cas, on voit à la fois la diversité des sujets retenus puisque nous allons de l'archéologie côtière à l'utilisation des *U-Boot-Bunker* construits par les Allemands dans nos villes portuaires, en passant par la présence russe dans le Pacifique Sud au tout début du XIX^e siècle. Les problèmes actuels attireront l'attention sur le conflit franco-anglais en mer d'Oman à la fin du XIX^e siècle. Beaucoup de lecteurs, par ailleurs, seront tout à fait intéressés par les conditions de la recreation de l'École navale au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Le numéro rappelle enfin l'œuvre de deux très grands historiens du maritime : Jean Boudriot et Paul Butel.

