

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Tiré à part

Varia. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1278-8



*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 Pâris (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.

III

Varia

D'UNE RIVE DE LA RADE DE BREST À L'AUTRE,
UNE NOUVELLE ÉCOLE NAVALE POUR
UNE NOUVELLE MARINE

Jean-Marie Kowalski

*Maître de conférences en histoire ancienne, Université Paris-Sorbonne (Paris IV)
Responsable du Département Sciences humaines, École navale,
FED 4124 Histoire et archéologie maritimes*

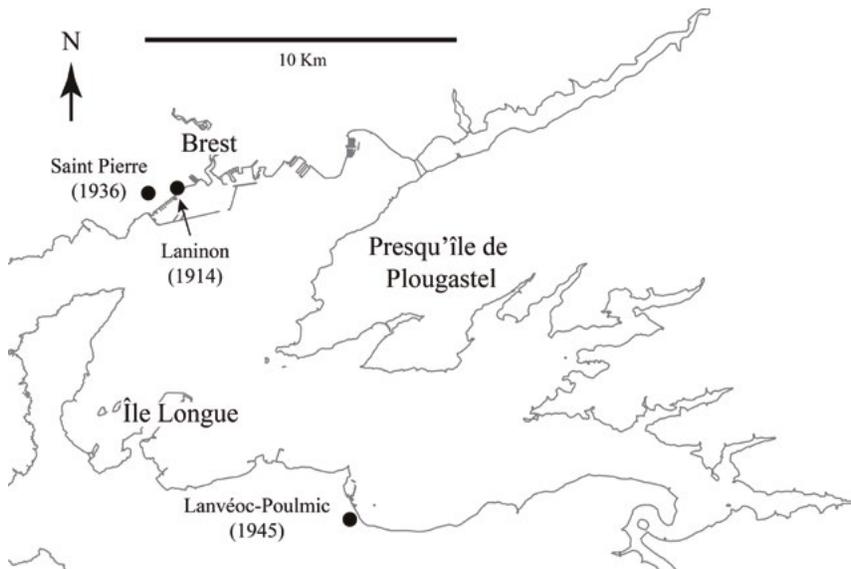
435

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 21 • PUPS • 2015

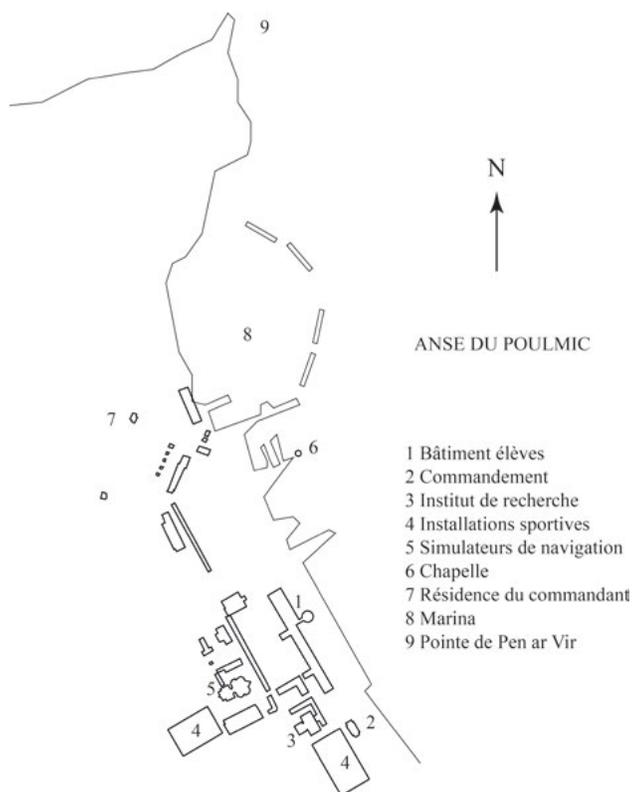
Le 15 février 1965, le général de Gaulle, président de la République, inaugura les bâtiments de la nouvelle École navale, au cours d'un périple breton qui le conduisit de Lanvéoc-Poulmic à Brest puis à Coëtquidan où il se rendit le lendemain dans les nouveaux locaux de l'école de formation des officiers de l'armée de terre. Du bref discours prononcé devant les élèves et leurs cadres, on retient la dimension à la fois politique et stratégique d'une Marine « faite pour ce pour quoi elle est faite : autrement dit pour combattre¹ ». Cette Marine devait être « en mesure de frapper fort, de frapper comme c'est sa nature, sur la mer et, depuis la mer, tout ennemi de la France, de le frapper avec les armes les plus puissantes qui soient et de le frapper, le cas échéant, sans réserve et sans conditions ». L'entrée annoncée de la Marine dans l'ère nucléaire lui donnait dès lors un rôle de premier plan.

Moins souvent rappelés, les mots prononcés à l'adresse des élèves étaient pourtant lourds de sens, pour eux comme pour ceux qui les avaient précédés. Le général de Gaulle souligna en effet qu'ils seraient une nouvelle génération, différente de celle de leurs aînés : « Votre destination, Messieurs, sera de ce fait, sans nul doute, très différente de ce que fut celle de vos aînés et vous aurez, vous avez déjà à vous adapter pour faire la guerre, le cas échéant, à des conditions de service, de vie, d'instruction et de formation qui sont très nouvelles. » La rupture générationnelle apparaît ici comme un aspect

1 Charles de Gaulle, *Discours et messages. Pour l'effort, août 1962-décembre 1965*, Paris, Plon, 1970, p. 343-345.



Carte 1. La rade de Brest et les sites successifs de l'École navale



Carte 2. L'École navale de 1965, achevée en 1971

central du discours gaullien. Mentionnant les « grandes épreuves » auxquelles la Marine devait se préparer, de Gaulle ajouta en incise : « je ne parle pas seulement du passé, je parle de l'avenir », avant de poser en ces termes la relation entre la Nation et sa Marine : « Et pour ce qui est du pays, il s'agit, quand cela concerne la Marine, d'en avoir une qui existe pour lui et non pas seulement pour elle. »

Cette nouvelle école devait ainsi être celle d'une nouvelle Marine. Toutefois, la décision de quitter Brest et d'implanter l'école en presqu'île de Crozon fut le fruit d'un long processus engagé dès la Libération, lorsque le site du Poulmic fut choisi pour accueillir à titre provisoire les élèves d'une école dont les bâtiments grandioses, qualifiés parfois de « Versailles de la mer », avaient durement souffert de la guerre. Les luttes autour de la détermination du site de la future école furent longues et souvent âpres, mais la décision définitive de rester dans l'anse du Poulmic fut prise dans des délais très brefs au début de l'année 1957 grâce à l'action énergique de quelques hommes, au premier rang desquels le commandant de l'École navale d'alors, le capitaine de vaisseau Lahaye, ancien combattant des Forces Navales Françaises Libres², dont les propositions furent accueillies favorablement par le directeur des écoles, le vice-amiral Périès, le chef d'État-Major général de la Marine, l'amiral Nomy, et le secrétaire d'État aux forces armées (Marine) du gouvernement de Guy Mollet, Paul Anxionnaz³.

La décision prise alors résultait certes du constat de l'évolution des besoins de formation des futurs officiers de Marine, notamment en matière d'infanterie et d'aéronautique, mais les choix effectués – en particulier les choix architecturaux – ne furent pas dictés par les seuls choix esthétiques du moment. Mûrement réfléchis et écrits de manière à encadrer rigoureusement le travail des architectes, ils devaient permettre la mise en œuvre d'un projet éducatif très innovant fondé sur une vision des qualités intellectuelles et morales attendues des futurs officiers de Marine.

2 Lieutenant de vaisseau affecté à Papeete à l'escadrille 8S5 en janvier 1940, il choisit de se rendre le 2 septembre au Canada où il servit dans l'escadrille 5BR de la Royal Canadian Air Force. Il s'engagea le 18 novembre 1941 dans la France Libre où il fut chargé de mettre sur pied une aéronautique navale française libre. Il se mit en rapport avec la marine américaine pour la formation des personnels FNFL aux États-Unis. Voir André Bouchi-Lamontagne, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, t. V, Paris, Service Historique de la Défense, 2006, p. 572, et Émile Chaline et Pierre Santarelli, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, t. III, Paris, Service Historique de la Marine, 1998, p. 326. De 1969 à 1978, il assura la présidence de l'association des Français libres, voir François Broche, Georges Caïtucoli, Jean-François Muracciolo, *Dictionnaire de la France Libre*, Paris, Robert Laffont, 2010, p. 96.

3 La décision ministérielle 566 M/CM du 4 juin 1956 avait arrêté le principe d'une implantation définitive de l'École navale sur le site de Lanvéoc-Poulmic.



Fig. 1. Inauguration de l'École navale par le Général de Gaulle le 15 février 1965.
© Service historique de la Défense-Brest, CHA 1U12

1945 : UNE ÉCOLE ET UN OUTIL DE FORMATION À RECONSTRUIRE

Les infrastructures de la Marine avaient considérablement souffert de la guerre. Symbole d'une ambition passée, l'École navale de Saint-Pierre, inaugurée le 30 mai 1936 par le Président Albert Le Brun, était devenue en 1945 le symbole d'une Marine à reconstruire. Les bâtiments, occupés par les Allemands, avaient été fortement endommagés par les bombardements de Brest. Ils étaient inutilisables pour héberger après la Libération les promotions d'élèves officiers, qui furent de ce fait installées à titre provisoire sur le site de la Base d'Aéronautique Navale de Lanvéoc-Poulmic, et accueillies dans des baraques. Les conditions de logement du personnel étaient elles aussi précaires. Faute de bâtiments disponibles, la Marine loua à partir du 1^{er} janvier 1946 cinquante-deux chambres à l'hôtel Sainte-Marine de Morgat pour une durée de près de trois ans⁴.

Bien que le cas de l'École navale ne soit pas un cas isolé, c'est elle qui fit l'objet des débats les plus intenses parmi les membres de la commission chargée de l'examen des conditions de réinstallation de tous les établissements de formation de la Marine. Le 12 septembre 1946, se tint une réunion du conseil central de construction immobilière au cours de laquelle fut examiné

4 Service Historique de la Défense-Vincennes (ensuite SHD-Vincennes), 3 DD2 604. Lettre du directeur central des travaux immobiliers et maritimes au Préfet maritime de la 2^e région du 2 juillet 1946.



Fig. 2. Hydravions devant l'École navale, date inconnue.
© Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 612

le projet de l'« amiral écoles » relatif à l'implantation définitive des écoles et des centres de formation de la Marine. La commission valida sans difficulté la plupart des propositions formulées⁵. La seule école dont le sort fit alors l'objet d'un véritable débat fut l'École navale. Les premières objections à son éventuel maintien dans ses bâtiments provisoires vinrent de la Direction Centrale des Travaux Immobiliers et Maritimes (DCTIM). Le motif avancé était au premier chef d'ordre administratif: si une telle décision devait être prise, il convenait en effet qu'elle le fût au niveau interministériel, dans la mesure où cohabitaient sur un même site des installations militaires et des installations industrielles des Bases et des Arsenaux, entités dépendant de deux ministères distincts (Défense

5 L'école des aspirants de réserve de Logonna-Daoulas devait être regroupée avec l'École navale dès que ses bâtiments le permettraient. Le maintien, voire l'extension, de l'école des pupilles de Bertheaume fut décidé, ainsi que le maintien de l'école des apprentis marins du Dourdy, de l'école des apprentis mécaniciens à Saint-Mandrier, de celle des mousses indigènes d'Alger au cap Matifou, ou encore des centres de formation de Pont-Réan et de Mimizan. L'école des électriciens de Querqueville dut rester provisoirement sur place, comme celle des fourriers à Rochefort, en dépit des incertitudes qui pesaient sur le maintien de la Marine dans cette implantation historique. Le sort de l'école de canonnage des Bormettes, de l'école TER (Tranmissions, Écoutes, Radar) de Porquerolles, des transfilistes de La Crau, des fusiliers de Siroco, de l'école radar d'Oran, des torpilleurs de Casablanca, fut également scellé rapidement.

nationale et Armement)⁶. Plusieurs hypothèses furent alors étudiées pour l'avenir du site de Saint-Pierre depuis l'installation de la préfecture maritime jusqu'à l'installation des services de santé ou des travaux maritimes, en passant par la direction de l'intendance⁷. L'ingénieur en chef des travaux maritimes Estrade manifesta avec insistance son souhait que l'École navale réintègre les bâtiments de Saint-Pierre pour lesquels des investissements considérables avaient été consentis avant la guerre dans le but d'offrir à la Marine des infrastructures à la hauteur de celles des plus grandes Marines étrangères. Selon lui, les bâtiments devaient donc être réhabilités dans leur état antérieur, sans que l'on eût en aucune manière à retenir l'objectif d'un moindre coût. L'argument financier fut même avancé pour discréditer l'idée d'un maintien à Lanvéoc⁸. Relations avec la Base d'Aéronautique Navale (BAN) et coûts financiers se trouvèrent ainsi pendant plusieurs années au cœur d'un débat portant en vérité sur la question de savoir si l'École navale devait ou non réintégrer les murs qu'elle avait dû quitter, dans la précipitation de la défaite, à bord du Richelieu en 1940. Pourtant, les travaux entrepris sur le site se poursuivirent, qu'il s'agisse du déblaiement des ruines, de la construction de bâtiments de vie et d'instruction, ou encore de l'amélioration des adductions d'eau.

Le souvenir de l'école de Saint-Pierre resta ainsi en permanence dans les esprits lors des discussions parfois difficiles relatives à l'implantation définitive de l'École navale, sans que les noms du ministre Georges Leygues et de l'amiral Darlan fussent cependant mentionnés dans les correspondances. C'est la comparaison avec l'ancienne école qui servit de base en 1957 au vice-amiral d'escadre Jourdain, préfet maritime de la 2^e région, pour critiquer vivement le projet de nouvelle école proposé par celui qui la commandait alors, le capitaine de vaisseau Lahaye. Dans le courrier qu'il adressa le 4 janvier 1957 au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) pour accompagner les propositions du capitaine de vaisseau Lahaye, le vice-amiral d'escadre Jourdain qualifia de « somptuaires » ses plans, en indiquant chiffres à l'appui que si l'ancienne école de Saint-Pierre offrait 4 308 m² de surface construite, le projet de réinstallation de l'École navale sur ce même site élaboré

6 Le caractère impératif d'une décision interministérielle est rappelé dans le courrier adressé le 3 octobre 1946 (SHD-Vincennes, 3 DD2 604) par l'ingénieur en chef des travaux maritimes Guy au contrôleur général Ceccaldi (direction du contrôle « Armement »). Guy se range à l'idée d'un rapatriement à terme de l'École navale sur le site de Saint-Pierre. Il suivit l'exécution des travaux de la nouvelle école dans la mesure où, promu ingénieur général des travaux maritimes, il occupait en 1965 les fonctions de directeur central des travaux immobiliers et maritimes.

7 L'urgence du relogement des services de la Marine devint particulièrement pressante après l'explosion du *liberty ship Ocean liberty* survenue le 28 juillet 1947.

8 SHD-Vincennes, 3 DD2 604. Procès-verbal de la réunion du 12 septembre 1946 du comité central de construction immobilière de la Marine. ; le coût du maintien à Lanvéoc fut alors estimé à quelque 560 millions de francs, contre 465 millions pour la réhabilitation de Saint-Pierre.

en 1954 ne comptait que 3 034 m², à comparer aux 2 363 m² des installations provisoires de Lanvéoc, et aux 8 570 m² du projet en cours⁹. Lorsque la chambrée de six élèves fut proposée comme élément structurant de base des futures promotions, le directeur des écoles de la Marine, le vice-amiral Périès, avança que ce format avait déjà été adopté à l'étranger et que la réduction de la taille des groupes d'élèves pour l'instruction avait déjà été entamée lors du passage de l'école de Laninon à celle de Saint-Pierre¹⁰. Le souvenir de cette dernière est perceptible jusque dans le choix des détails de décoration des nouveaux bâtiments. Le 20 juin 1960, le capitaine de vaisseau Cagger, commandant de l'École navale, émit une série de remarques sur les propositions formulées pour la construction des nouveaux bâtiments¹¹. À côté de problèmes de fond, tels que l'absence de parcours du combattant dans le plan de masse initial, figure la mention de problèmes d'apparence plus triviaux, tels que le nombre de lavabos prévus pour les élèves, qui ne peut selon lui être inférieur à ce qu'il était dans l'ancienne école. Lors de la réunion du comité de décoration du 22 octobre 1964, le capitaine de vaisseau Bourdais, commandant de l'École navale, suggéra que les plaques de bronze portant deux des valeurs de la Marine (Honneur et Patrie), destinées à être installées de part et d'autre de la statue monumentale de Neptune sise dans le hall du bâtiment des élèves, soient celles de l'ancienne école¹². Mises en place en 1965, elles le restèrent jusqu'à la fin des années 1960 avant d'être remplacées par des inscriptions de style plus contemporain – encore visibles aujourd'hui – mentionnant la totalité des quatre valeurs de l'institution (Honneur, Patrie, Valeur, Discipline). Le consensus autour de la figure mythologique de Neptune tarda cependant à se faire. Dans une lettre du 4 janvier 1962 adressée par Pierre-Jean Guth, l'architecte choisi pour dessiner les nouveaux bâtiments, au Directeur Central des Travaux Immobiliers et Maritimes, le choix des autorités de la Marine sembla se porter sur la reprise des principes qui avaient prévalu dans l'ancienne école. Le principal hall de cet ensemble ayant porté le nom de Tourville, il convenait apparemment de choisir le nom d'un marin illustre¹³. La question qui se posait alors à l'architecte était moins celle du principe de cette représentation que de ses modalités, l'idée d'une représentation simple de type bas-relief égyptien l'emportant alors. Elle ne fut jamais adoptée, pas plus qu'on ne parvint à se décider sur l'identification d'une figure de marin digne de succéder à Tourville. Après bien

9 SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

10 SHD-Vincennes, 3 DD2 611. Fiche d'étude accompagnant la lettre du vice-amiral Périès, directeur des écoles de la Marine, au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) du 15 novembre 1958.

11 SHD-Vincennes, 3 DD2 611. Lettre du capitaine de vaisseau Cagger au directeur des écoles de la Marine, datée du 20 juin 1960.

12 SHD-Vincennes, 3 DD2 617.

13 SHD-Vincennes, 3 DD2 623.

des tergiversations, le choix de la Marine se porta sur la réalisation d'une statue de Neptune qui, appartenant au registre de la mythologie, n'était guère susceptible de déclencher des passions historiques¹⁴. La décoration de la nouvelle école ne laissa ainsi que peu de place à la représentation de figures de marins et à celle de faits historiques. Outre la statue de Neptune, furent commandés deux bustes de Colbert et de Richelieu. Les anciennes statues de Duguay-Trouin, Colbert et Suffren, d'abord placées à proximité du bâtiment des élèves, rejoignirent ensuite le parvis. Une seule œuvre picturale, représentant le cardinal de Richelieu, fut réalisée pour le bureau du commandant de l'école. Les deux seules autres véritables œuvres d'art commandées furent deux tapisseries des Gobelins reproduisant des créations de Matisse. Il y avait donc peu de place pour la mise en avant d'individus dans cette nouvelle école de marins qui imposait en revanche le caractère massif de son bâtiment.

442

La comparaison avec l'école de Saint-Pierre fut à nouveau au cœur d'une dispute sur le montant des travaux née en 1958 entre le délégué du ministre des armées, qui avançait un coût de 2 520 millions de francs pour la construction d'une nouvelle école à Lanvéoc contre 1 695 millions pour un retour de l'autre côté de la rade, et la direction des écoles de la Marine qui avançait un coût de 2 020 millions pour une construction neuve sur le site de Lanvéoc contre 2 045 millions pour une réhabilitation de l'ancienne école¹⁵. Le débat financier est toujours présent dans la fiche préparatoire établie par l'École navale pour la venue du général de Gaulle en février 1965 : la construction de la nouvelle école n'aurait coûté que les deux tiers du prix de l'ancienne¹⁶. Enfin, en août 1963,

14 Parmi les propositions formulées lors de la réunion du comité de décoration du 14 février 1964, figure un projet de gouvernail plus ou moins stylisé proposé par Guth, inspiré du monument à la gloire de la Marine italienne érigé à La Spezia. C'est le capitaine de vaisseau Vichot qui proposa la réalisation d'un motif à partir d'un aviron stylisé, une sphère de l'observatoire en cuivre, ou une reproduction de la statue de Neptune conservée au musée de la Marine de Toulon. La réalisation de la statue de Neptune, qui s'inspire de celle conservée à Toulon, fut confiée à Cotel, professeur aux beaux-arts de Toulon et restaurateur des musées de la Marine et des monuments historiques. La réalisation fut difficile car on livra au sculpteur au lieu du tilleul attendu de l'acajou-sipo, dont la siccité était insuffisante. Le bois se fissura donc rapidement, et la statue dut faire l'objet d'une restauration à grands frais (SHD-Vincennes, 3 DD2 617).

15 SHD-Vincennes, 3 DD2 659, note non datée adressée au ministre des armées et remarques sur cette note par le directeur des écoles de la Marine, en date du 8 août 1958.

16 La fiche établie le 7 avril 1972 par la Direction Centrale des Travaux Immobiliers et Maritimes, adressée à M. Desrués, conseiller à la Cour des comptes, établit que le coût définitif des bâtiments s'élevait à 62,75 millions de francs, soit un dépassement de 3,8 millions s'expliquant par l'imprécision des études initiales mais aussi par la tension sur le marché de la main-d'œuvre dans la région due essentiellement aux travaux entrepris pour la construction de l'Île Longue. (SHD-Vincennes, 3 DD2 612). Les craintes formulées initialement face à ce projet immobilier se révélèrent ainsi infondées. Par ailleurs, ces travaux furent entrepris presque selon le calendrier prévu, ce en dépit des rigueurs de l'hiver 1962-1963.



Fig. 3. La statue de Neptune en cours d'achèvement.
© Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 617

lorsque la direction des travaux maritimes étudia la construction d'un stand de tir à 50 mètres pour six tireurs, c'est le modèle des installations existant à Saint-Pierre qui fut cité en référence¹⁷.

BREST OU LANVÉOC ? UN CHOIX DIFFICILE, TRANCHÉ DANS UN CONCOURS DE CIRCONSTANCES FAVORABLE

Promu capitaine de vaisseau en octobre 1946 après avoir pris le commandement de l'École navale tout juste installée à Lanvéoc-Poulmic, Georges Cabanier revint sur ce même site vingt ans plus tard à l'occasion de l'inauguration des nouveaux bâtiments en qualité de chef d'État-Major de la

¹⁷ SHD-Vincennes, 3 DD2 948. Fiche établie par le directeur des travaux maritimes de la 2^e Région le 23 août 1963.

Marine. Ce sous-marinier, qui avait été l'un des premiers à rejoindre les Forces Navales Françaises Libres¹⁸, achevait ainsi la mutation d'un transfert provisoire en installation définitive dont la véritable responsabilité revenait à un autre Français Libre, le capitaine de vaisseau Charles-Edward Lahaye¹⁹. Dix ans après Georges Cabanier, il assura de 1955 à 1957 le commandement de l'École navale. C'est sous son commandement que fut prise la décision de faire du site du Poulmic le port d'attache de la nouvelle École navale. Cette décision, animée d'un projet éducatif ambitieux, fut prise dans un climat tendu en raison des débats passionnés qu'elle suscita entre la fin de l'année 1956 et le début de 1957, tandis que s'achevait par ailleurs la crise de Suez et que s'engageait la bataille d'Alger.

444

Lorsque le vice-amiral d'escadre Jourdain, préfet maritime de la 2^e région, transmet au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) les propositions du capitaine de vaisseau Lahaye pour la nouvelle École navale le 4 janvier 1957²⁰, le formalisme administratif de la correspondance ne fit pas l'économie de l'expression d'un courroux suscité par une démarche qui semblait d'autant plus échapper à l'amiral que le destinataire de l'envoi, Paul Anxionnaz, membre du gouvernement de Guy Mollet, était lui-même un ancien Français libre²¹. La critique du vice-amiral d'escadre Jourdain est d'abord dirigée contre le procédé employé par le capitaine de vaisseau Lahaye, commandant d'une école accusée de s'affranchir un peu rapidement des usages en vigueur dans l'institution militaire : « Je rappelle à ce sujet ce que j'ai si souvent affirmé : les Écoles n'arriveront à un statut efficace et harmonieux qu'à la condition que soient respectées les règles de hiérarchie et de correspondance établies par le décret du 22 avril 1927, règles qui sont observées par toutes les autres directions. » Le préfet maritime précisait malicieusement au début de son courrier que l'étude jointe s'appuyait certes sur les directives reçues du secrétaire d'État et du chef d'État-Major Général, mais que ni lui, ni la direction des

18 Commandant le sous-marin mouilleur de mines *Rubis* en 1938, il participa à la campagne de Norvège en mouillant des mines le long des côtes de Norvège. En dépit de l'armistice, il mouilla des mines dans les passes de Trondheim entre le 20 juin et le 1^{er} juillet. Il décida de rallier la France Libre le 10 juillet avec la quasi-totalité de son équipage. Il s'engagea le 11 juillet 1940. En mai 1941, il rejoignit le Pacifique où il servit sous les ordres de l'amiral d'Argenlieu. En mars 1943, il prit le commandement du croiseur auxiliaire *Cap des Palmes*. Voir André Bouchi-Lamontagne, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, op. cit., t. V, p. 196 ; Émile Chaline et Pierre Santarelli, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, op. cit., t. III, p. 91.

19 Pilote de l'aéronavale, il s'était engagé dans la *Royal Canadian Air Force* en 1940 alors qu'il était lieutenant de vaisseau, avant de rejoindre les Forces Françaises Libres en 1941.

20 SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

21 Colonel de l'armée de l'air, il rejoignit la France Libre en Hongrie en juillet 1940. Voir <http://www.charles-de-gaulle.org/lhomme/dossiers-thematiques/forces-francaises-libres/> (consulté le 23 mars 2020).

travaux maritimes, ni sans doute le vice-amiral directeur des écoles n'en avaient reçu copie. Paul Anxionnaz, l'amiral Henri Nomy et le capitaine de vaisseau Lahaye partageant un même passé de résistants, en dépit de dates d'engagement différentes et de modalités de service parfois éloignées, c'est une forme d'entente implicite qui était dénoncée ici à mots à peine couverts.

La décision de maintenir l'École navale à Lanvéoc-Poulmic, prise le 4 juin 1956²², était alors assez récente, mais le vice-amiral d'escadre Jourdain tarda à solliciter les éléments d'information de l'École navale²³. Ce n'est en effet que le 23 novembre qu'il demanda au capitaine de vaisseau Lahaye son dossier relatif à la nouvelle école, lui laissant tout juste trois semaines pour apporter sa réponse, qui lui parvint le 14 décembre, veille de la date butoir. Trois jours après le préfet maritime, le 7 janvier 1957, le vice-amiral Périès écrivit à son tour au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) pour appuyer sans réserves les propositions du capitaine de vaisseau Lahaye²⁴. Le major-général de la Marine limita quant à lui son avis à quelques détails de conception des chambrées et salles d'étude dans une note du 15 janvier 1957.

La transmission du plan de masse de l'École au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) par le préfet maritime le 9 février 1957 fut l'occasion d'une nouvelle charge contre le commandant de l'École navale, dont il cherchait à limiter les prérogatives sur le futur site du Poulmic²⁵. Rappelant son souhait que soit respecté le décret de 1927 sur la transmission des courriers par voie hiérarchique, le vice-amiral d'escadre Jourdain émit à propos du capitaine de vaisseau Lahaye des commentaires qui, sortis du cadre de la traditionnelle ironie amicale des carrés, prirent la forme d'une critique sarcastique : « le projet reflète les qualités et défauts de tendance de l'aviateur qui l'a conçu ». Il chercha également à retarder l'éventualité de la construction du nouveau bâtiment des élèves en demandant que le coût de l'ensemble du projet fût évalué et proposa de transférer à l'échelon central le soin de l'étudier dans le détail. Il demanda pour cela que « toute autorité locale autre que les Services normaux de la 2^e Région (Travaux Maritimes) en soit désormais dessaisie ». En d'autres termes, le préfet maritime désirait que le commandant de l'École navale fût écarté du suivi du dossier. Il formula également des recommandations destinées à limiter son pouvoir à l'avenir : la réunion de la BAN et de l'école sous un même commandement devait absolument être évitée. La création d'un commandant

²² Décision 566 M/CM du 4 juin 1956.

²³ Cette décision n'entraîna pas l'abandon des travaux de réhabilitation de l'ancienne école. Celle-ci accueillit dès 1960 les écoles préparatoires du pont, puis l'école de maistrance, et enfin le collège naval en 1966. Voir Jean-Baptiste Cochois, *Le Versailles de la mer*. Guingamp, éditions de la Ploméée, 2000, p. 195.

²⁴ SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

²⁵ SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

d'armes local chargé d'assurer une discipline et une tenue du personnel communes aux deux entités était préconisée, mais il refusait au commandant de l'École navale toute prérogative dans le domaine des infrastructures, de l'arbitrage des demandes et répartitions de crédits et projets d'implantation, ou de sûreté intérieure.

L'affrontement ne s'arrêta pas là. Quelques jours plus tard, la note du vice-amiral Périès, directeur des écoles de la Marine, adressée au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) le 15 février 1957²⁶, apporta à nouveau un soutien fort au capitaine de vaisseau Lahaye. Le vice-amiral Périès ne se contenta pas d'approuver le plan de masse proposé, il estima désormais possible de passer à la phase d'élaboration des plans des bâtiments. S'il ne retint pas la réunion de la BAN et de l'école sous un commandement unique, c'est pour des raisons pratiques, puisqu'un tel choix aurait obligé à toujours désigner un commandant de l'École navale issu de l'aéronautique navale. En revanche, il suggéra la mutualisation du plus grand nombre possible de services généraux et administratifs, ainsi que la possibilité d'une réunion des états-majors dans un bâtiment de commandement unique. Enfin, il répondit au préfet maritime sur le plan financier en avançant que la construction d'une nouvelle école à côté de bâtiments déjà fonctionnels était de nature à permettre un échelonnement de la dépense dans le temps en fonction des ressources financières disponibles.

446

Tout s'accéléra à partir de cette date. C'est en effet le 15 février 1957 que se tint une réunion au cours de laquelle fut discuté au cabinet de Paul Anxionnaz le projet porté par le capitaine de vaisseau Lahaye, dont l'essentiel des propositions furent validées. Le directive adressée le 4 mars 1957 par le secrétaire d'État aux forces armées (Marine) au Directeur Central des Travaux Immobiliers et Maritimes le confirma et trancha sur la question des relations entre la BAN et l'École navale. Il fut décidé que les deux institutions devraient être séparées, mais que l'infirmerie, le foyer, les installations sportives et la chapelle seraient mis en commun²⁷.

Les directives furent alors données pour que le projet fût mis au concours, le principe ayant été retenu d'un concours d'architectes à deux niveaux. En dépit de cette décision prise au niveau politique, les partisans d'un retour dans les murs de l'école de Saint-Pierre se manifestèrent à nouveau au cours de l'année 1958. Une note non datée et non signée²⁸ du délégué du ministre, adressée à ce dernier, proposait ainsi de « procéder à un nouvel examen de la décision de principe par laquelle, en 1956, M. le Secrétaire d'État à la Marine a retenu l'implantation

²⁶ SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

²⁷ Les discussions se poursuivirent sur la question de savoir si les deux entités devaient être dotées d'un carré commun. Cette solution ne parut acceptable qu'à la condition que le carré fût placé en un endroit conforme aux intérêts de chacun : SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

²⁸ SHD-Vincennes, 3 DD2 658.

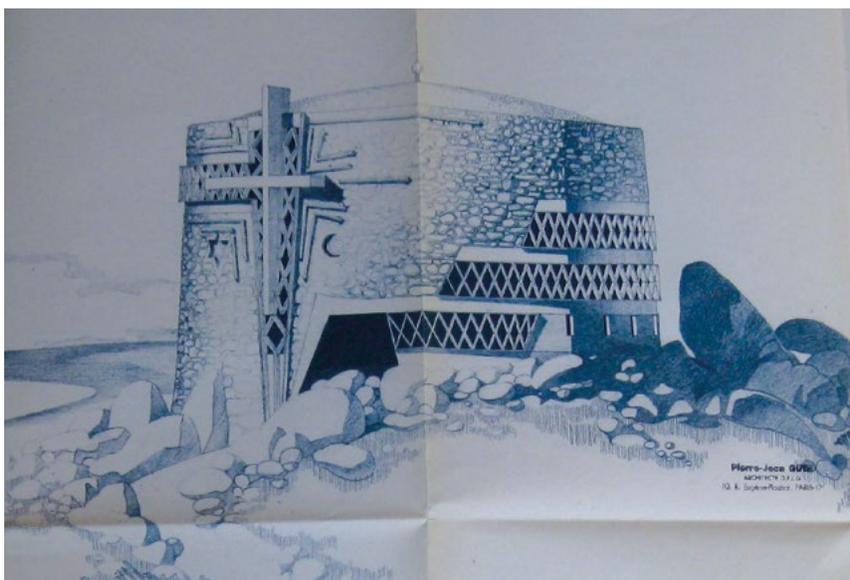


Fig. 4. Projet de M. Guth pour la chapelle, 1969.
 © Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 948

définitive de l'École navale à Lanvéoc-Poulmic ». Les arguments avancés étaient tout d'abord de nature historique. Si le site de Lanvéoc-Poulmic a été choisi en 1945, c'est en raison de la destruction partielle des bâtiments de Saint-Pierre. La note affirme l'existence d'un consensus autour de la reconstruction des anciens locaux, principe qui fut confirmé par une décision du secrétaire d'État à la Marine datant de 1951. Il était donc bien entendu que les locaux du Poulmic ne pouvaient être que provisoires. L'auteur leur reconnaissait bien quelques avantages : habitude prise d'un fonctionnement sur le site depuis plus de dix ans, plan d'eau favorable à l'entraînement des élèves, terrain disponible pour les manœuvres d'infanterie en raison de la faible densité de l'habitat, mais aussi plus grande facilité à construire des bâtiments neufs qu'à réhabiliter des constructions anciennes. Ces arguments semblèrent cependant de peu de poids face aux avantages supposés d'un retour à Saint Pierre marqués par la possibilité de loger dans un même bâtiment des écoles de maistrance, des mousses, des pupilles, le groupe Richelieu (réservistes et école des manœuvres à l'exception des mécaniciens), le cours préparatoire des élèves officiers et officiers mécaniciens, ainsi que le service d'orientation professionnelle des écoles de la 2^e Région maritime. Aux qualités fonctionnelles de la nouvelle école, l'auteur semblait ainsi préférer les capacités de logement des anciens bâtiments. Les conditions de vie des élèves étaient quant à elles qualifiées de « monacales » en presqu'île de Crozon, tandis que l'éloignement du site semblait être un obstacle au recrutement d'un corps enseignant de qualité.

La véritable raison de cette dernière charge contre le projet de nouvelle école était ailleurs, ses partisans étant accusés de vouloir faire un symbole : « La préférence manifestée pour Lanvéoc-Poulmic par la plupart des amiraux, en particulier par les Commandants successifs de l'École et l'amiral Cabanier lui-même ne reposent cependant pas sur des considérations purement rationnelles. Certains attachent au choix de Lanvéoc-Poulmic, où l'École navale a rouvert ses portes au lendemain de la Libération, une valeur de symbole. »

448

Pourtant, rien n'arrêta plus le processus engagé. Le comité central de constructions immobilières de la Marine, qui se réunit le 19 novembre 1958 sous la présidence du vice-amiral Monaque, major-général de la Marine, détermina le programme qui devait être proposé aux architectes participant au premier degré du concours²⁹ : ces derniers devaient proposer un plan de masse accompagné d'esquisses ou de schémas. Pour le deuxième degré, ils furent invités à fournir un projet plus détaillé, contenant un avant-projet pour les bâtiments prioritaires, à savoir celui des élèves et leur cercle. Sur l'ensemble des architectes consultés, vingt-quatre participèrent au concours. Parmi eux, un seul était provincial, originaire de Marseille. Le 2 juillet 1959, le jury, présidé par le vice-amiral d'escadre Monaque, sélectionna les quatre finalistes.

Les architectes Riedberger, Carpentier, Fayeton et Guth furent admis à concourir pour le deuxième degré. La réunion finale, qui se tint le 4 décembre 1959, attribua à Pierre-Jean Guth, architecte, Prix de Rome, l'étude relative à la construction de la nouvelle École navale³⁰. Il fut alors mis en relation avec Noël Lemaesquier, architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux, premier grand Prix de Rome, désigné pour assurer les fonctions d'architecte conseil. Il n'était pas prévu que M. Guth fût en contact avec les entrepreneurs, auxquels les directives devaient être adressées par les travaux maritimes³¹. Moins de trois ans s'étaient écoulés entre

²⁹ SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

³⁰ La suite des travaux fut rapidement confiée à M. Guth. La lettre du 5 décembre 1960 que lui adresse le directeur des travaux immobiliers et maritimes, lui donne ainsi ses directives – par ordre de priorité – pour le futur bâtiment de commandement, le pavillon des officiers (qui devait être construit à l'ouest de la route d'accès sud de l'école mais ne vit jamais le jour), la chapelle de 250 places (jamais édifiée), le gymnase et la piscine, le bâtiment des services et le garage, le stand de tir, et enfin le parcours du combattant (SHD-Vincennes, 3 DD2 611). Cette lettre complète la convention du 24 juin 1960 qui prévoyait qu'il établirait les plans de masse et les avant-projets de ces bâtiments, auxquels s'ajoutaient les casernements des officiers-mariniers, quartiers-mâtres et marins, la salle de spectacles et les logements de fonctions (SHD-Vincennes, 3 DD2 616).

³¹ SHD-Vincennes, 3 DD2 605. Riedberger, classé deuxième, obtint un prix de trois millions de francs, Carpentier, troisième, en reçut un d'un million et demi. Enfin, Fayeton, classé quatrième, perçut la somme d'un million de francs. L'évaluation des propositions des architectes par le jury laisse apparaître que le projet retenu, qui correspondait en tous points au cahier des charges imposé, était aussi à la fois celui qui offrait la capacité d'accueil la plus importante (450 élèves) et le plus coûteux. Le projet Riedberger, qui ne présentait pas de défaut fonctionnel et promettait d'être l'un des moins coûteux, risquait de n'offrir aucun

l'envoi du projet du capitaine de vaisseau Lahaye, commandant de l'École navale, au secrétaire d'État aux forces armées (Marine), et la désignation de l'architecte en charge des travaux, selon un cahier des charges particulièrement précis, fondé sur un projet de formation des officiers de Marine³².

DES BÂTIMENTS AU SERVICE D'UN PROJET ÉDUCATIF ET DE FORMATION INNOVANT

Les locaux inaugurés par le général de Gaulle le 15 février 1965 ne sont ainsi pas simplement les locaux fonctionnels d'une école désireuse de s'installer durablement dans un site où les hasards de l'histoire l'avaient fait accoster. La faible latitude laissée aux architectes dans l'élaboration de leurs projets procède d'une représentation très précise dans l'esprit de ses concepteurs de ce que devait être la nouvelle formation des officiers de Marine, au regard à la fois de l'évolution des opérations aéromaritimes et des qualités intellectuelles et morales requises. Le cahier des charges précis imposé aux architectes conduisit les quatre finalistes à proposer des solutions relativement proches dans leur aspect général à défaut de l'être dans les techniques de construction envisagées et dans les dimensions des divers éléments.

Trois critères essentiels pour la formation des élèves officiers ont déterminé le choix de Lanvéoc-Poulmic. Le premier fut celui de la qualité du plan d'eau, particulièrement abrité des vents dominants, rarement agité et suffisamment vaste pour autoriser la navigation des embarcations à voile ou motorisées appartenant à l'École³³. Le plan d'eau du Poulmic est donc parfaitement adapté à l'apprentissage et à une pratique régulière des activités nautiques, mais il est moins proche que l'ancienne école du port militaire de Brest. Le deuxième critère fut celui des terrains disponibles aux abords immédiats de l'école.

confort en cas d'augmentation du nombre d'élèves. Les critiques étaient plus sévères sur le projet Carpentier, jugé simple voire simpliste. Son défaut majeur était la réunion dans un même bâtiment du cercle Borda et de la future salle de spectacles, le tout dans un ensemble jugé sans cachet. Enfin, le jury considéra que le projet Fayeton s'écartait trop du projet fixé initialement, avec des défauts d'implantation de certains bâtiments et une séparation entre les deux promotions insuffisamment marquée.

- 32 Le marché de la construction du bâtiment des élèves et du cercle Borda fut attribué le 20 juin 1961 à l'entreprise Limousin, après consultation de trente-quatre entreprises, dont neuf remirent une offre (SHD-Vincennes, 3 DD2 621). Cette entreprise n'était pas la plus compétitive, mais elle offrait des garanties de sérieux pour la réalisation des travaux et proposait également les meilleurs délais de réalisation.
- 33 On notera toutefois que des zones de petits fonds bordent le terrain de l'école et s'avancent assez loin sur la rade, rendant non négligeable le risque d'échouement sur des fonds de sable pour les embarcations à fort tirant d'eau. Les travaux de comblement de l'étang d'eau de mer présent dans la partie sud du site n'ont pas modifié sensiblement les caractéristiques hydrographiques du site. De plus, la rade sud est nettement moins fréquentée par les bâtiments de guerre que la rade nord, ce qui ôte un peu de la proximité avec les forces de surface.

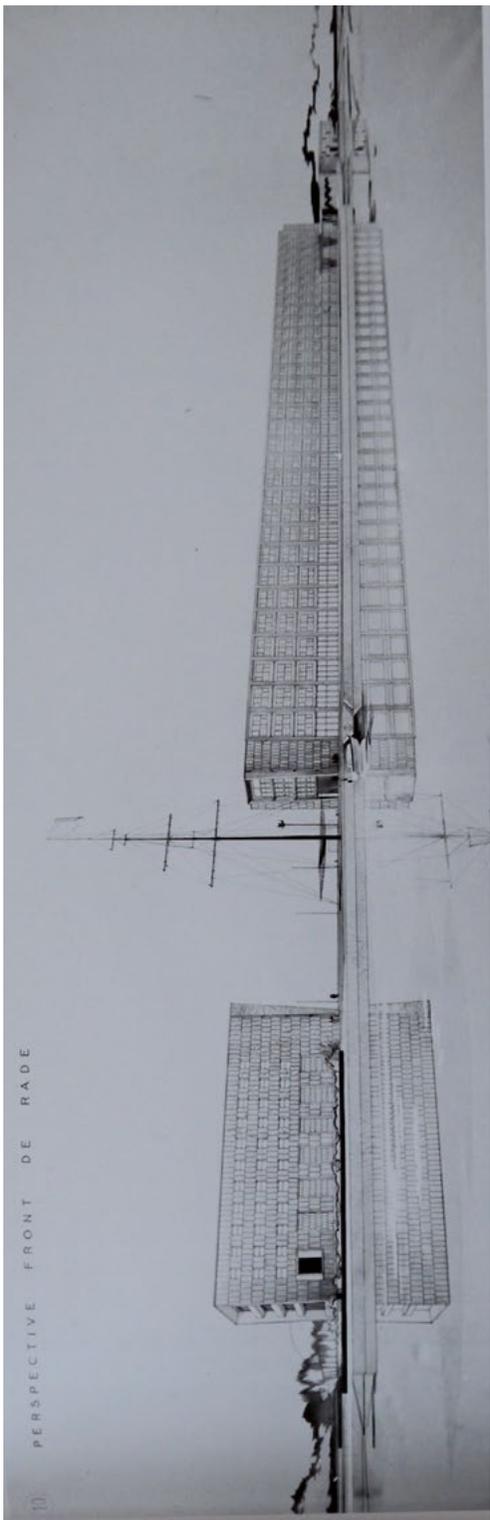


Fig. 5. Projet Guth.

© Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 608

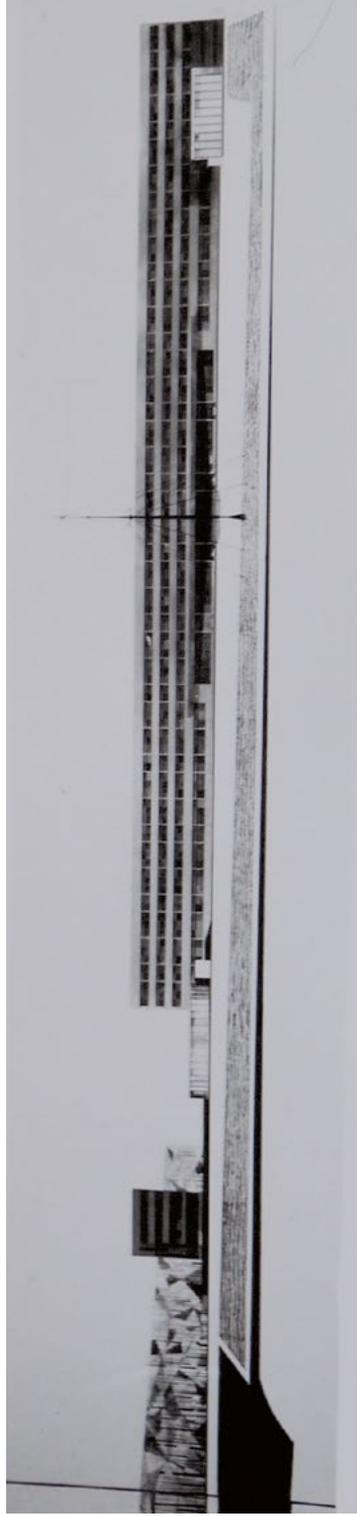
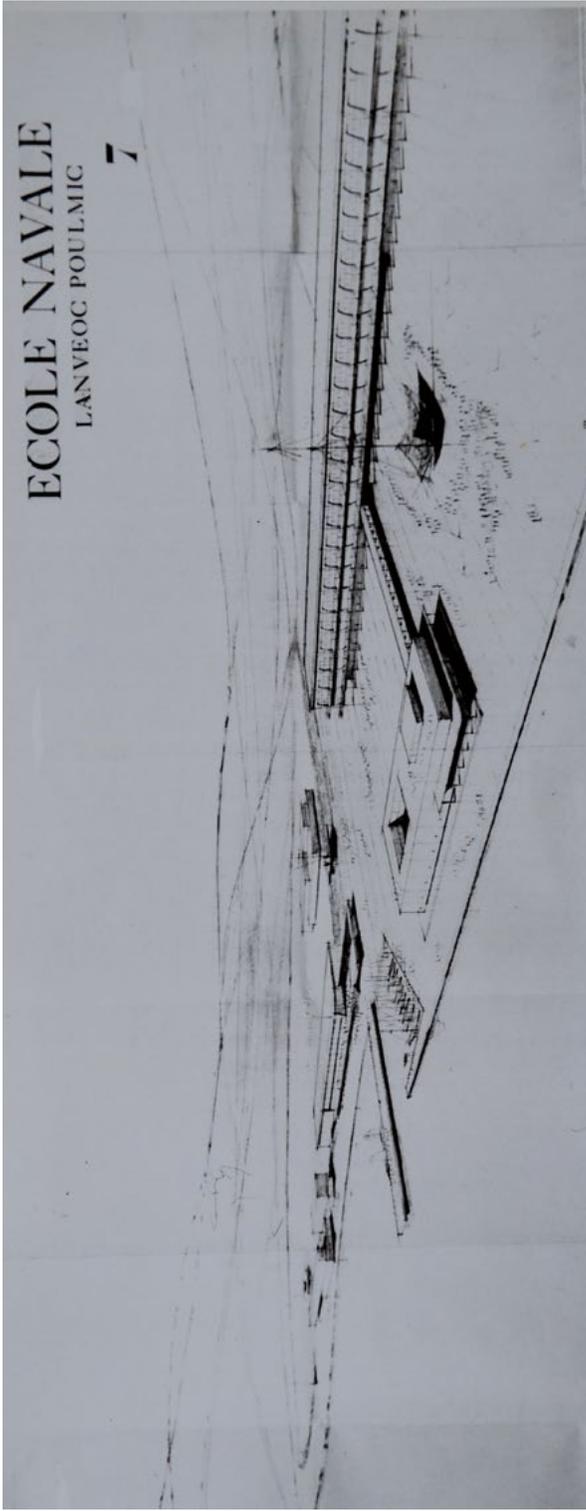


Fig. 6. Projet Riedberger.

© Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 608



ECOLE NAVALE
LANVEOC Poulmic

7

Fig. 7. Projet Carpentier.
© Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 608



Fig. 8. Projet Fayetteon.

© Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 608

En effet, la densité de l'habitat autour du site de Saint-Pierre y rendait pour ainsi dire impossible la pratique des activités d'infanterie. Pourtant, cette partie de la formation des officiers de Marine était alors considérée comme importante, à la lumière du retour d'expérience de la guerre d'Indochine, au cours de laquelle les marins avaient dû mener de nombreuses opérations amphibies. Enfin, le site du Poulmic jouissait d'un atout considérable dans le contexte de l'après Deuxième Guerre mondiale, celui de la proximité avec un terrain d'aviation, qui devait permettre aux « bordaches³⁴ » de se familiariser avec la troisième dimension aérienne, dont la primauté était alors un des enseignements majeurs du dernier conflit mondial. Dans la lettre du capitaine de vaisseau Lahaye que transmet le préfet maritime le 4 janvier 1957, le commandant de l'École navale formulait explicitement le vœu d'une « organisation vers la mer et le ciel³⁵ ».

454

Ces points, quoique déterminants pour la formation des futurs officiers aux opérations qu'ils auraient à conduire, passèrent cependant au second plan dans les projets de construction de la nouvelle école, qui semblaient animés par une ambition éducative forte pour les futurs marins, chez lesquels les responsables de la Marine visaient à développer les qualités intellectuelles et morales de futurs chefs. La fin de l'année 1956 et le début de l'année 1957 furent marqués par de vifs débats. Les termes employés par le vice-amiral Périès, directeur des écoles militaires de la Marine, dans la fiche qu'il adressa au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) le 7 janvier 1957, affirmaient avec la plus grande fermeté le « principe d'établissement du 'Bâtiment Élèves' de l'École navale », et soutenaient vigoureusement les propositions du capitaine de vaisseau Lahaye, qui promouvait sur le plan psychologique « l'autosurveillance » et, sur le plan matériel, une organisation adaptée au « développement de l'esprit d'équipe et de comité »³⁶. Ces propositions furent combattues par le vice-amiral d'escadre Jourdain, qui estimait dans son courrier du 4 janvier 1957³⁷ que les élèves de première année – ou fistots – auraient gagné à être traités comme des quartiers-maîtres chefs encadrés comme il se devait, vivant en commun dans des postes et salles d'études, la surveillance pouvant se relâcher au profit des élèves de deuxième année qui pouvaient bénéficier d'un plus grand confort pour faciliter

34 Surnom traditionnel des élèves officiers de l'École navale, dérivé du nom du *Borda*, ancien bâtiment de l'École navale embarquée.

35 SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

36 Une fiche non datée relative au projet d'École navale reprend certains des termes de la lettre du capitaine de vaisseau Lahaye n°2.2669 EN/Ecoles/Plan du 16 décembre 1956, adressée au secrétaire d'État aux forces armées (Marine) par le préfet maritime le 4 janvier 1957 : l'objectif affiché, sur les plans psychologique et matériel est une « rupture brutale entre le traitement grégair du potache impétrant fistot et le traitement semi-individuel, semi-collectif du fistot impétrant officier et homme. Différenciation nuancée entre les traitements respectifs du fistot et de l'ancien. », SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

37 *Ibid.*

l'éclosion de la personnalité et le sens des responsabilités. Il convenait selon lui de ne pas maintenir les élèves dans « l'ignorance des servitudes humbles », fort dommageable pour la formation de futurs officiers de détail et officiers en second de petits bâtiments. Il regrettait également que les plans proposés ne fassent pas figurer de « prisons » et de « parloirs »³⁸.

L'organisation que devaient permettre les futurs bâtiments pensés par le capitaine de vaisseau Lahaye s'articulait autour de trois niveaux complémentaires : le groupe élémentaire de six élèves vivant dans une même chambrée et travaillant dans une même salle d'études, l'escouade, formée de cinq à six groupes, et enfin la promotion, formée de l'ensemble des escouades. Le choix de former des groupes unitaires de six élèves, communément appelés postes, fut guidé par une double perspective de formation et d'instruction. Du point de vue de la formation générale et humaine des futurs officiers, il s'agissait de « libérer le bordache de l'esprit potache », mais aussi de faire de ce « bordache » un « homme » et un « officier ». Cet objectif exigeait, selon le directeur des écoles, de l'aider à dégager et à affermir sa personnalité, à « s'intégrer dans une équipe et à être efficient à la tête ou au sein de cette équipe », à développer son sens des responsabilités et son aptitude au commandement. De ce fractionnement des élèves en petits groupes, on attendait le maintien d'un esprit de promotion, fondé sur le développement de « groupes dotés d'une certaine individualité, susceptibles d'émulation et capables de lutter contre l'esprit grégaire ». À la différence des groupes trop importants, ceux de six devaient permettre l'esprit d'équipe et l'entraide face aux problèmes du quotidien et aux tâches confiées.

La conception des bâtiments est ici un élément clé du projet éducatif, fondé sur la responsabilisation et la volonté de lutter contre toute forme de moule de pensée et de comportement ou de conformisme intellectuel et moral. Afin que personne n'esquive sa part de prise de responsabilités, chaque groupe unitaire, vivant dans un espace disposé en duplex, devait être confié à la supervision d'un élève, changeant tous les trois à quatre mois, seul responsable des écarts éventuels dont son groupe aurait pu se rendre coupable³⁹.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Cette organisation ne fit pas l'unanimité parmi les commandants successifs de l'École navale. Le capitaine de vaisseau Cagger déplora ainsi dans un courrier adressé au directeur des écoles le 20 juin 1960 les difficultés de surveillance que poserait l'architecture envisagée puisqu'il faudrait entrer dans chaque cellule pour en saisir l'ensemble d'un seul coup d'œil. Quant aux bureaux des capitaines d'escouade, ils devaient, selon lui, ne pas être situés à proximité de ces blocs, mais au rez-de-chaussée, afin d'éviter que les cadres ne soient en permanence mêlés aux élèves. La disposition prévue faillit ainsi être abandonnée au profit d'un aménagement beaucoup plus classique sur un seul niveau qui aurait également conduit à diminuer la surface vitrée du bâtiment, critiquée pour son coût prévisible d'entretien. Les postes furent par ailleurs jugés austères et manquant d'intimité, SHD-Vincennes,

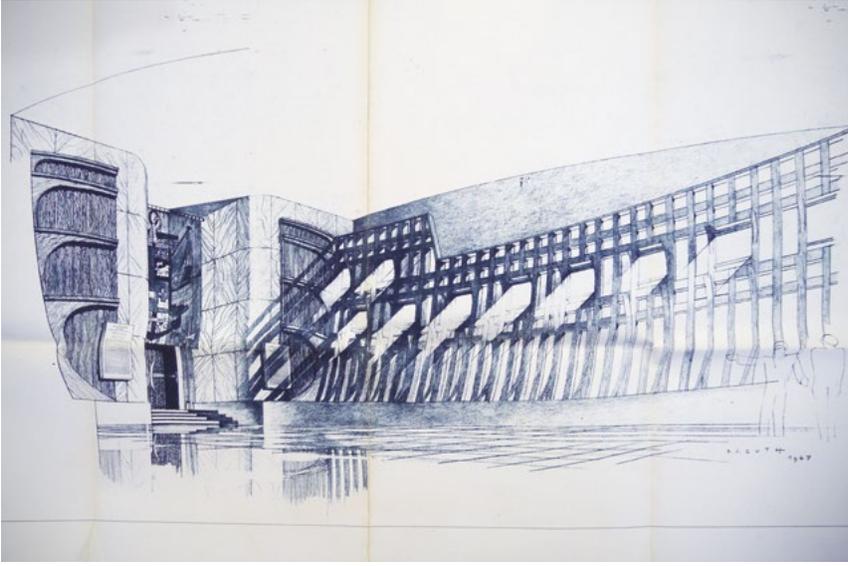


Fig. 9. Projet pour le hall d'honneur par M. Guth (1967).
 © Service historique de la Défense-Vincennes, CHA 3 DD2 616

Ce groupe de format réduit était également à la base du projet d'instruction de la nouvelle école. Facilitant les apprentissages théoriques, il devait également permettre avec encore plus de commodité les apprentissages pratiques. La subdivision des escouades en groupes apparaît comme particulièrement pertinente pour la formation maritime. En effet, l'essentiel de la formation à la manœuvre sur chasseurs, remorqueurs, vedettes ou baleinières se faisait alors par groupes de six, exceptionnellement par demi-groupes sur des voiliers, parfois par deux groupes sur des canots ou par escouades sur les chaloupes. Les groupes de six étaient également parfaitement adaptés à l'exercice du quart à la mer. Les équipes de quart étaient en effet conçues selon le modèle suivant : un officier de quart, un second, un chargé de la phonie, trois autres assurant en outre la veille, les signaux et la gestion de la boîte à cartes supplémentaire. L'effectif maximal d'élèves susceptibles d'embarquer simultanément sur les avisos pour les périodes de formation à la mer étant de 36, une organisation par tiers dédoublés était possible. La formation aéronautique justifiait également ce

3 DD2 611. - Le caractère peu militaire de ce bâtiment fit également l'objet des critiques du vice-amiral Galleret, directeur des écoles de la Marine, qui estima dans une lettre au ministre des armées du 21 décembre 1959 que les bâtiments devaient être conçus de manière à être utilisés à un autre usage en temps de guerre. Sa demande ne fut pas suivie d'effet, pas plus que la proposition de nouvelle disposition des locaux qu'il joignit à son courrier, SHD-Vincennes, 3 DD2 659.

format de groupes : les aéronefs d'alors permettaient l'embarquement de trois élèves, et les vols en section de deux avions étaient la norme. Enfin, la formation à l'infanterie était elle aussi facilitée par ces groupes, car la réunion de deux d'entre eux permettait de former un groupe d'infanterie de douze hommes.

Les trois critères de formation qui avaient justifié le choix du site de Lanvéoc-Poulmic trouvèrent dans l'organisation choisie un facteur facilitant fondé sur un véritable projet éducatif. La réunion de cinq à six groupes, soit trente à trente-six élèves, forme une escouade, avec à sa tête un lieutenant de vaisseau, conçu comme un « guide et modèle » de ses élèves, doté d'un bureau placé à proximité immédiate de la salle de son escouade afin d'être toujours disponible au profit de son groupe. Les promotions devaient quant à elles pouvoir être réunies dans l'amphithéâtre qui leur était propre, les fistots, élèves de première année, devant être rigoureusement séparés des anciens, élèves de deuxième année⁴⁰. Cette organisation résolument moderne n'avait cependant d'après son promoteur, le vice-amiral Périès, rien de révolutionnaire car elle avait, selon lui, déjà été adoptée par nombre de Marines étrangères, ce qui avait été exposé lors d'un précédent conseil de perfectionnement de l'École navale. Il soulignait par ailleurs que la construction de l'école de Saint-Pierre avait déjà marqué une étape importante par rapport à la précédente école. La position du directeur des écoles est fort claire : « je suis opposé à tout système rappelant le pensionnat ou la caserne, et partisan convaincu du petit groupe élémentaire aux installations d'étude et de vie courante indépendante ». L'organisation se voulait enfin rationnelle, en rapprochant les lieux de vie des élèves avec leurs salles de cours, l'alourdissement des programmes scolaires rendant nécessaire une élimination des temps morts.

Le nombre d'escouades par promotion ne fut cependant pas déterminé dès l'origine. Lors de la réunion du comité central de constructions immobilières du 19 novembre 1958⁴¹, le vice-amiral Monaque estima que le chiffre envisagé de cent quatre-vingt élèves par promotion était totalement exagéré. Il anticipait en effet une diminution des effectifs due à l'évolution des techniques ; celle-ci ne faisait pas qu'augmenter les capacités des nouveaux matériels, elle renchérisait le coût de leur construction. Elle devait donc conduire inéluctablement à une diminution de la quantité de ces matériels et, par conséquent, à une diminution des effectifs. On s'accorda sur des promotions de cent cinquante élèves organisées en cinq escouades dont une d'élèves ingénieurs mécaniciens, qui devaient disposer de leur propre amphithéâtre, d'une capacité maximale de

40 Les projets initiaux prévoyaient un aménagement sensiblement différent des postes des élèves, les anciens devant jouir d'un confort supérieur à celui des fistots. Les postes réalisés furent finalement tous identiques.

41 SHD-Vincennes, 3 DD2 611.

cinquante places⁴². Les chiffres proposés n'étaient cependant pas figés, l'école étant conçue pour accueillir au besoin une promotion supplémentaire, avec des chambrées capables d'héberger neuf élèves au lieu de six.

Le capitaine de vaisseau Lahaye souhaitait quant à lui ne pas figer le format des promotions, afin de pouvoir permettre une évolution de la qualité et de la quantité du recrutement des élèves, dont il avait compris que le profil serait amené à évoluer au fil du temps. Les nouveaux bâtiments devaient donc être dotés d'installations à la hauteur de celles des meilleures universités et écoles du moment : des laboratoires de langues furent prévus dès les premières ébauches, avec un matériel audiovisuel de pointe, la bibliothèque devant quant à elle être doublée d'un centre d'information générale et de documentation technique, et les salles propres à chaque escouade être équipées des matériels nécessaires à la mise en œuvre d'une pédagogie moderne. L'ensemble de ces équipements était destiné à être regroupé dans le bâtiment des élèves, afin de leur permettre de travailler personnellement en dehors des seules heures de cours. Tous ces projets, aménagés et améliorés au fil du temps, furent menés à leur terme.

458

Lorsque le général de Gaulle vint inaugurer l'École navale, la construction de l'ensemble architectural était loin d'être achevée mais le bâtiment des élèves et le cercle Borda étaient occupés par les élèves. Elle se poursuivit notamment avec l'achèvement du bâtiment de commandement et de celui des officiers marinières en décembre 1970, du cinéma et du foyer en janvier 1971, de la résidence du commandant en mai 1971, ou encore du stade en décembre de la même année⁴³. L'essentiel du projet décidé près de dix ans plus tôt par le gouvernement de Guy Mollet était cependant réalisé, avec de nouveaux bâtiments fonctionnels construits dans l'esprit du projet éducatif étonnamment moderne de leurs concepteurs, au nombre desquels le capitaine de vaisseau Lahaye et le vice-amiral Périès occupent une place de premier plan. L'entrée dans de nouveaux bâtiments fut également marquée par des programmes d'enseignement rénovés, caractérisés par l'augmentation sensible du volume horaire d'instruction militaire, d'histoire, de géographie d'une part, de théorie du navire et d'architecture navale d'autre part. La même année, furent introduites dans les programmes des notions d'océanographie et d'électronique appliquée. L'école cessa également de former les élèves officiers à leur future spécialité, ce pan

⁴² D'un amphithéâtre de cinquante places par promotion, on passa à un seul d'une capacité de trente-six places pour les élèves ingénieurs mécaniciens, et il fut décidé que les réunions des deux promotions de l'École navale se feraient dans la salle de spectacles, conçue selon les projets pour accueillir 450 à 600 personnes, mais qui ne vit jamais le jour.

⁴³ Voir le rapport de fin de commandement du capitaine de vaisseau de Bigault de Cazanove du 14 septembre 1972, SHD-Vincennes, 3 DD2 612.

de la formation étant repoussé après leur formation générale et académique qui rapprochait la formation dispensée à l'École navale de celle des autres établissements d'enseignement supérieurs comparables⁴⁴.

En fait, les luttes âpres qui opposèrent les cadres de la Marine furent souvent entretenues par des passions anciennes, nées à la faveur du deuxième conflit mondial et des expériences personnelles de chacun. Elles n'eurent cependant pas raison des exigences de formation héritées des opérations de la guerre de 1939-1945 et de celle d'Indochine. Elles ne remirent pas non plus en cause les principes fondateurs de la formation intellectuelle et morale souhaitée par les concepteurs de cette nouvelle école. Conçue pour les besoins d'une nouvelle Marine, l'École navale était désormais appelée, dans la conclusion du discours du général de Gaulle, à relever un défi de taille en se tournant vers l'avenir et le monde qui l'entourait : « Ce rôle de premier plan que le destin continental de notre pays a jusqu'à présent empêché la Marine de jouer, même hélas ! après le désastre métropolitain de 1940, voilà qu'il lui est offert, et qu'elle va avoir à le jouer. »

44 Conformément à la lettre n°2858 M/PM1 du 26 août 1965. Voir le rapport du conseil d'instruction de la promotion 1965 du 1^{er} septembre 1967, SHD-Brest, 10 M1 1965, 28.

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.

