

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Tiré à part

Chronique, position de thèse – 979-10-231-1279-5



*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.

IV

Chronique

JEAN BOUDRIOT
(1921-2015)

Avec le décès à Paris, le 22 février 2015, de Jean Boudriot, l'histoire maritime subit une lourde perte. Né en 1921, notre ami avait 94 ans. En fait, fils et petit-fils d'architectes, il exerçait brillamment cette profession, mais il éprouva le besoin, par goût culturel et pour se délasser, de se tourner vers d'autres domaines. Ce furent d'abord, entre 1961 et 1971, les recherches consacrées à l'étude des armes à feu anciennes dont il était un grand collectionneur, puis l'écriture des analyses qu'il en fit. Il en résulta un magnifique ouvrage en quatre volumes : *Armes à feu françaises, modèles réglementaires, 1717-1918*¹. Mais déjà l'architecture navale était devenue sa grande passion, à la fois en elle-même et pour l'étude approfondie de l'artillerie, centres d'intérêt qui prirent d'autant plus d'ampleur que sa collaboration avec le commandant Vichot, alors directeur du Musée de la Marine, lui permit de disposer de toutes les ressources de ce même musée. Le résultat fut magistral : le nom de Jean Boudriot est indissociablement associé – et il le restera – aux quatre volumes du *Vaisseau de 74 canons* publiés en 1977². Cette œuvre magistrale se caractérise, d'une part, par l'importance des sources utilisées (archives, manuscrits, maquettes d'arsenal) et, d'autre part, par l'originalité de l'illustration. Chaque élément de charpente était dessiné avec une rigueur, une précision, mais aussi une qualité esthétique et pédagogique remarquables. Avec « son 74 canons », Jean Boudriot, architecte de formation et de profession, s'est imposé très vite comme un grand historien de l'architecture navale française de l'époque moderne, internationalement reconnu. D'autres ouvrages de même forme suivirent, déclinant les différents modèles de vaisseaux, frégates, corvettes, bricks... de la Marine française sans oublier les vaisseaux de la Compagnie des Indes ou encore les navires négriers³. Il s'y ajouta pas moins de 17 monographies de navires construits entre la fin du xvii^e et le début du xix^e siècle⁴. Jean Boudriot a été, par ailleurs, l'auteur de très nombreux articles publiés dans la revue *Neptunia* éditée par l'Association des

- 1 J. Boudriot, P. Lorrain, R. Marquiset, *Armes à feu françaises. Modèles réglementaires 1717-1918*, La Tour du Pin, Editions du Portail, 4 vol., 1981-1997.
- 2 Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Paris, Editions Ancre, 4 vol. 1973-1977 (4 rééditions de 1978 à 2006).
- 3 Un bon exemple de ces publications est Jean Boudriot, avec la collaboration d'Hubert Berti, *La frégate : étude historique 1650-1850*, Paris, Editions Ancre, coll. d'Archéologie navale française, 1992.
- 4 Tel cet ouvrage : *La Jacinthe, goélette 1823. Monographie, étude historique*, Paris, Éditions Jean Boudriot, coll. Archéologie navale française, 1989.

Amis du Musée de la Marine. On lui doit la création dans les années 1970 des éditions Ancre qui ont publié depuis cette date 62 titres et près de 80 volumes. Il fut aussi un fidèle et ô combien apprécié conseiller du Musée national de la Marine en mettant ses immenses connaissances au service des conservateurs et modélistes du musée. Enfin, il assura, à partir de 1978, avec la collaboration d'Éric Rieth, un séminaire hebdomadaire consacré à l'histoire et à l'archéologie navale modernes. À son œuvre d'historien, qui demeure unique par son mode d'expression, s'ajoute une activité d'éditeur de manuscrits inédits et d'ouvrages d'architecture navale française des XVII^e et XVIII^e siècles.

Il ne fait aucun doute que l'œuvre d'historien de Jean Boudriot a marqué toute une génération de chercheurs et de modélistes pour lesquels il avait une grande admiration. Au-delà du chercheur, tous ceux qui ont eu le privilège et le bonheur de le rencontrer se souviendront d'une personne souriante, aimable, toujours attentive à fournir des conseils et à faire partager son savoir.

PAUL BUTEL
(1931-2015)

En la personne de Paul Butel, l'histoire économique et l'histoire maritime ont perdu le 31 janvier 2015 un de leurs plus grands maîtres de la fin du xx^e siècle. Signe du destin, par suite de ses ascendances normandes et bretonnes, il était né en 1931 dans un grand centre du cabotage breton d'autrefois : l'Aber Ildut, qu'il connaissait davantage, comme tous les historiens modernistes, sous le nom d'Abrilduc, où se trouvait la maison de vacances familiale. Mais, par suite de revers de fortune, sa famille, qui comptait à la fois des militaires, des magistrats et des hommes de presse, s'était installée en 1890 à Pau où il passa sa jeunesse dans un milieu très catholique, ce qui l'amena à aller au Collège Apostolique puis au séminaire de Castres. Tout en restant profondément catholique, il le quitte pour revenir chez ses parents et passer haut la main, en 1951, son baccalauréat comme candidat libre, ce qui est déjà en soi remarquable. Après une hypokhâgne en 1951 au lycée Michel de Montaigne de Bordeaux, tout en travaillant (surveillant au collège de Tivoli, puis à partir de 1954 professeur au collège Saint-Genès), il commence ses études supérieures à la Faculté des Lettres de Bordeaux. Marié en décembre 1954, il n'en poursuit pas moins avec succès ses études (licence d'histoire en 1954, maîtrise en 1955), effort que ne ralentit pas, bien au contraire, la naissance d'une première fille en octobre 1955 : en 1957, il est reçu en très bon rang à la fois au Capes – dont il est lauréat – et à l'agrégation, puis nommé professeur au lycée d'Arcachon, avant de rejoindre en 1961 Bordeaux et ce lycée Michel-de-Montaigne qu'il connaît bien.

C'est au cours de cette même année 1961 qu'il dépose, auprès d'Ernest Labrousse, un sujet de thèse sur *Le commerce de Bordeaux au XVIII^e siècle* et, comme c'était alors la règle, auprès de François Crouzet, une thèse secondaire, qui deviendra thèse de 3^e cycle, sur le négociant Fieffé, une des personnalités les plus importantes du négoce bordelais sous la Révolution et l'Empire. On le voit aussitôt : son orientation est très claire, c'est l'étude du négoce bordelais et de ses activités au XVIII^e et au début du XIX^e siècle. Elle est née au moment même où il a préparé son diplôme d'études supérieures d'histoire pour lequel, sans aucun doute sous l'influence de son professeur d'histoire moderne, Maurice Braure, il avait choisi de mener des *Recherches sur les relations commerciales entre Bordeaux et la Hollande au cours du XVIII^e siècle*. Tout est déjà là car le déroulé du titre indique ensuite : *d'après des documents concernant les vins et les sucres*

et le commerce des produits « de retour ». Il avait, bien sûr, obtenu la meilleure mention, comme ce fut le cas en 1967 pour sa thèse de 3^e cycle et en 1973 pour sa thèse de doctorat ès-lettres : *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*⁵. Soulignons au passage que ces considérables travaux furent effectués tout en enseignant : en lycée, puis, à partir de 1964, à l'université, où il était entré comme assistant en 1964, et bien que les charges familiales soient devenues fort lourdes puisque quatre autres enfants naquirent de 1958 à 1967. Maître-assistant en 1969, chargé d'enseignement en 1973, professeur en 1975, il effectua donc toute sa carrière à l'université de Bordeaux III, prenant sa retraite en 1997, après avoir été promu, ce qui n'était que justice, à la classe exceptionnelle. Il faut souligner à cet endroit qu'il fut un professeur d'une très grande conscience, assurant jusqu'au bout un cours magistral de première année, suivant de très près ses étudiants de maîtrise et de thèse, et s'efforçant sans relâche de développer l'histoire économique et (ou) maritime.

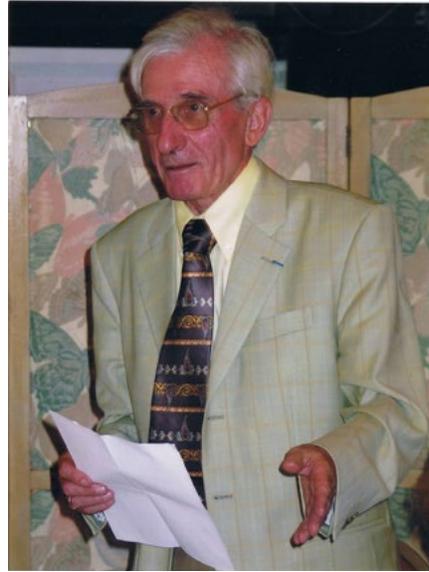
466

Du point de vue historiographique, l'excellence de sa thèse de doctorat mérite de retenir l'attention : d'une part, déjà, en 1961, plusieurs études existaient sur le commerce de Bordeaux, y compris avec les Antilles ou le Nord (Th. Malvezin, G. Charpentier) ; d'autre part, François Crouzet, qui avait été notre maître à la Faculté des Lettres de Bordeaux entre 1956 et 1959, avait écrit des pages brillantes dans le tome V de *l'Histoire de Bordeaux* dirigée par Charles Higounet : *Bordeaux au XVIII^e siècle*, paru en 1968. Mais il restait la place à la fois pour faire une démonstration exhaustive, qui manquait, pour étudier l'ensemble de la documentation et la mettre à disposition (cf. l'extrême importance des cartes, graphiques et des annexes en général dans l'édition publiée par le service de reproduction des thèses de Lille III), pour expliquer comment Bordeaux bénéficia alors d'avantages régionaux décisifs et des liens tissés avec les îles Britanniques et avec l'Europe du Nord par de très anciennes relations maritimes, pour étudier en profondeur les activités marchandes, notamment du point de vue financier, ce qui manquait absolument, et pour faire le point de manière définitive sur la place des Antilles dans son négoce. Les deux conclusions majeures sont à mes yeux d'abord l'importance du commerce en droiture qui fait la supériorité de Bordeaux par rapport aux autres ports français grâce aux farines et vins du Sud-Ouest⁶, aux salaisons et

5 La soutenance eut lieu en janvier 1973 devant un jury de grande qualité, où siégeaient comme rapporteur Pierre Vilar, qui avait succédé à Ernest Labrousse comme directeur de sa thèse, celui-ci, Pierre Chaunu et Pierre Goubert.

6 Son étude des « échanges avec l'arrière-pays » ne pourra plus connaître que des modifications de détail : *La croissance commerciale bordelaise au XVIII^e siècle*, p. 440-483. Il en va de même pour l'étude du « rôle des foires de Bordeaux », p. 484-508.

au beurre irlandais, aux produits manufacturés dont elle dispose largement, ce qui lui assure des cargaisons moins risquées que la traite et au total d'un rapport nettement plus intéressant, puis l'importance croissante des liaisons avec Hambourg et la Baltique. On pourra, ensuite, compléter sur tel ou tel point ses analyses, mais ce ne seront que des apports de détail ou très partiels en regard de l'étude d'ensemble ainsi apportée qui fait de sa thèse un ouvrage monumental et très neuf, qu'il eut la joie de porter à



la connaissance du grand public grâce à l'édition abrégée parue chez Aubier-Montaigne dès l'année qui suivit sa soutenance : *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, et réimprimée en 1992.

Il ne cessa, durant les quarante années qui suivirent, d'approfondir les sillons ainsi creusés, dirigeant de nombreux mémoires de maîtrise sur les activités maritimes et marchandes bordelaises au XVIII^e siècle, ou sur les Antilles, suscitant également des travaux sur les négoce bordelais en amont du XVIII^e siècle⁷ (Bertrand Gautier, Yannick Giraud, Peter Voss), ou favorisant des recherches pour le début du XIX^e siècle (Silvia Marzagalli, qu'il fit venir à Bordeaux). Certes, il ne s'y limita pas : ainsi, l'histoire agricole et rurale, celle du vignoble en particulier, pour lequel il avait une inclination particulière, son mariage l'ayant lié à la production viticole, en l'espèce celle de Génissac, dans l'Entre-Deux-Mers, près de Libourne, qu'il vanta souvent à juste titre auprès de ses amis, le retint à plusieurs reprises ; il le montra dès son deuxième article : « Grands propriétaires et producteurs de vins du Médoc au XVIII^e siècle », et par cette étude, onze ans plus tard, du « domaine de Latour au XVIII^e siècle »⁸. On ajoutera un grand intérêt pour l'histoire des pays charentais, en particulier par l'intermédiaire de celle du cognac ; il lança des recherches d'étudiants et surtout consacra avec Alain Huetz de Lempis un livre fondamental aux

7 Lui-même nous a donné une synthèse de référence sur les négoce bordelais du XVII^e siècle dans le premier chapitre de *Dynasties bordelaises...* dont il est question plus loin (p. 25-64).

8 « Le domaine de Latour au XVIII^e siècle », dans Charles Higounet (dir.), *La seigneurie et le vignoble de Château Latour : Histoire d'un grand cru du Médoc (XIV^e-XX^e siècles)*, Bordeaux, Fédération Historique du Sud-Ouest, 1974, p. 209-234.

Hennessy⁹. Mais c'est avant tout autour du négoce bordelais, des Antilles françaises, des produits du grand commerce maritime, et de celui-ci, que se déclina une œuvre considérable, forte de 14 volumes et de 110 articles, soit quelque 6 000 pages, dont je ne peux évidemment aborder ici que les lignes principales, ce que je ferai au demeurant en privilégiant, ce qui est bien naturel dans notre revue, les dimensions maritimes.

Le négoce d'abord : ce n'est pas pour rien que l'édition abrégée de sa thèse chez Aubier commençait par « les négociants bordelais », auxquels étaient consacrées les IV^e et V^e sections de sa thèse, soit près de 46 % de celle-ci. Il écrivit à leur sujet des pages brillantes dans *La vie quotidienne à Bordeaux au XVIII^e siècle*, publiée en 1980, dans *Vivre à Bordeaux sous l'Ancien Régime*¹⁰, et dans ce très bel ouvrage dont les analyses vont jusqu'à nos jours : *Les dynasties bordelaises de Colbert à Chaban*, édité par Perrin en 1991, et réédité depuis, qui est sans doute son chef-d'œuvre. En outre, plusieurs articles leur furent consacrés, notamment « Armateurs bordelais et commissionnaires londoniens au XVIII^e siècle », « Les négociants allemands de Bordeaux dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle », « Réorientations du négoce français à la fin du XVIII^e siècle : les Monneron et l'Océan Indien ». Avec Fieffé, déjà, avec les *Dynasties bordelaises* ensuite, il avait, dans ce domaine, dépassé 1789 ; ce qu'il continua avec « Deux dynasties marchandes bordelaises de la Révolution au Second Empire : les Faure et les Cayrou ». Notons encore que l'ont particulièrement intéressé l'étude des marchés et celle de l'évolution des négoce sous la Révolution et l'Empire.

Il reste que les « Isles » ont pris de plus en plus de place dans ses travaux, ce qui est tout à fait logique puisque ce sont le sucre, le café et l'indigo des Antilles françaises qui ont assuré la fortune de Bordeaux au XVIII^e siècle, en faisant du port de la Garonne un emporium majeur de cette époque. D'une part, il s'agissait de mieux connaître le système antillais, c'est-à-dire les plantations ; il favorisa donc les études qui leur furent consacrées. D'autre part, sa marque propre ce fut, dès la thèse, l'étude des liens commerciaux et financiers entre le négoce bordelais et les planteurs, système qu'il considérait comme très fragile¹¹, et qu'il estimait au bord d'une crise fatale au moment où éclata la Révolution. Ce fut un des buts majeurs du Centre d'histoire des espaces atlantiques qu'il créa en novembre 1981 et dont il assura la publication

9 Paul Butel et Alain Huetz de Lempis, *Hennessy : Histoire de la Société et de la Famille 1765-1990*, Cognac, Hennessy, 1990.

10 C'est actuellement le meilleur ouvrage sur le sujet avec comme temps forts l'étude des années de peste à Bordeaux et celle de la famille.

11 C'est ce que souligne ce sous-titre qu'il donne à un développement essentiel de *l'Histoire des Antilles*, dirigée par son ami Pierre Pluchon : « une richesse insolente mais fragile » (p. 132-139).

pendant de longues années d'un *Bulletin* au contenu très novateur¹². Dès les années 1970, ses recherches et travaux l'avaient amené à devenir un des meilleurs connaisseurs de l'histoire des Antilles françaises, ce qu'il concrétisa en 1982 à la fois par un ouvrage sur les premiers temps de cette histoire – *Les Caraïbes au temps des flibustiers* (Aubier-Montaigne, 1982) –, et par trois chapitres dans *l'Histoire des Antilles et de la Guyane* (Privat, 1982), dans lequel les pages sur les plantations et leurs liens économiques sont particulièrement brillantes. Ces bases posées, au début de sa retraite Paul Butel couronna des années de recherches par la publication chez Perrin, en 2002 – vingt ans après les premiers ouvrages donc – d'une *Histoire des Antilles françaises, des origines à nos jours*, un autre chef-d'œuvre dont le succès fut tel qu'elle fut rééditée en 2007 dans la collection Tempus. Un des points forts en est la mise en relief du « nouvel âge colonial : les Antilles sous Louis XIV » (p. 63-114) et l'un des sujets les plus neufs cette histoire des Antilles dans la première moitié du xx^e siècle (p. 423-473).

Est-ce à cette occasion qu'il s'intéressa aux productions « exotiques » ou bien à l'occasion de séjours en Asie, à Bali notamment ? Ce qui est certain, c'est qu'il compléta ses recherches sur les produits des mondes tropicaux ou subtropicaux en nous donnant une histoire du grand produit du négoce maritime que fut alors le thé, puis de cet autre produit qui concerna tellement l'histoire de la Chine : l'opium¹³. Il fut ainsi, à la fin du xx^e siècle, notre grand connaisseur, parfaitement reconnu comme tel par l'historiographie anglaise ou américaine, du commerce maritime liant les mondes subtropicaux à notre Europe occidentale, et plus encore des liaisons atlantiques : c'est ce que soulignent ses liens avec John Mc Cusker ou Jacob Price, et ceux tout aussi étroits avec Louis Cullen.

Bien entendu, à cet égard la traversée de l'Atlantique était essentielle comme elle l'était pour le trafic antillais, mais aussi le souci « d'études comparées dans un cadre français et international sur l'histoire des économies et des sociétés, et de leurs rapports sur les deux rives de l'Atlantique¹⁴ ». Il eut donc l'idée d'écrire une *Histoire de l'Atlantique, de l'Antiquité à nos jours* (Perrin, 1992), magnifique synthèse, qui s'imposa tellement que Routledge la réédita en 1999, pour la

12 *Le Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, paru de 1983 à 1999, compte 9 numéros, forts de 89 articles représentant au total 1979 pages. Sa consultation est indispensable non seulement pour le négoce maritime bordelais mais aussi pour l'histoire du système antillais, en particulier des plantations. Il obtint pour ce *Bulletin* la collaboration des plus grands historiens français et de ceux de langue anglaise.

13 *Histoire du thé*, Paris, Desjonquères, 1989, et *L'opium, histoire d'une fascination*, Paris, Perrin, 1995.

14 P. Butel, présentation du « Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques », *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, n°1, 1983, p. 7.

mettre à la disposition du public de langue anglaise, sous le titre : *The Atlantic*. Il y montrait une remarquable capacité de synthèse dont il avait déjà fait preuve en 1993 dans *L'économie française au XVIII^e siècle*, publiée chez Sedes¹⁵. Ainsi a-t-il réussi à marier des recherches approfondies et pointues et la capacité à les insérer dans de larges ensembles, ce que j'ai pu suivre au long de toutes ces années que je viens d'évoquer tant notre amitié était profonde, et doublée d'une collaboration très étroite pendant plus de vingt ans. À cet instant, ma pensée va vers ses élèves et amis, vers sa famille plus encore, qu'il plaçait au premier rang de ses préoccupations et qui l'accompagna étroitement au cours des dernières années si difficiles qu'il vécut par suite d'une emphysème pulmonaire aigu, devenant presque invalidant au cours des derniers mois, et surtout vers son épouse Roselyne, qui fut pour lui un soutien permanent aussi bien au cours de ses années de recherche que dans sa vie ultérieure et plus encore durant ses années de maladie¹⁶.

-
- 15 Retenons en particulier le caractère remarquable du développement intitulé : « Géographie du commerce extérieur » (p. 87-122) dans lequel il fait le point sur les différents marchés en relations avec le royaume, ce qui en fait une référence depuis.
- 16 Il y aurait encore beaucoup à dire mais, tenu par les règles de notre revue, je ne peux aller plus loin. On peut néanmoins retrouver toutes ses publications, jusqu'en 2000, mais, pour les raisons de santé déjà indiquées, il y en eut peu ensuite, dans l'ouvrage d'hommage que lui ont offert ses élèves, collègues et amis : Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, Ports et Océans XVI^e-XX^e siècles : Mélanges offerts à Paul Butel*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, 2000. Dans son introduction, Anne-Marie Cocula souligne excellemment que « la clé » de ses recherches et de son enseignement, a été « l'ouverture au monde depuis l'observatoire bordelais, ses négociants et ses marchands ». On ne saurait mieux dire.

ENTRE TRADITION ET INNOVATION :
 ITINÉRAIRE D'UN MARIN,
 EDMOND PÂRIS (1806-1893)¹

Géraldine Barron-Fortier

Edmond Pâris est célèbre pour ses collections de plans et de modèles de bateaux traditionnels qui le font reconnaître aujourd'hui comme le père de l'ethnographie nautique ; on sait moins qu'il fut un acteur majeur de la révolution maritime du XIX^e siècle qui a fait passer en quelques décennies la flotte de guerre de la voile à la vapeur, de la voile à l'hélice et du canon à la torpille. Cette thèse entend mettre en lumière le rôle joué par cet officier de marine dans la vie maritime du XIX^e siècle.

Elle a été entreprise avec la volonté d'aller au-delà des biographies officielles, très partiales, et en particulier d'éclairer la naissance de l'ethnographie nautique dont il serait le fondateur. L'étude de la construction navale traditionnelle encadre en effet sa carrière : il s'y consacre dans sa jeunesse au cours de voyages lointains et y revient à la fin de sa vie au musée de la Marine. Cette apparente circularité invitait à examiner les circonstances de ces études mais aussi le rôle de l'acteur. L'approche biographique a paru la plus pertinente pour éclairer les contextes dans lesquels se sont inscrites la carrière et l'œuvre de Pâris sur la construction navale traditionnelle, en évitant l'écueil d'une démonstration finaliste. Cette approche place l'acteur au centre, permet de le suivre pas à pas, de remettre en contexte ses actes et ses écrits, mais aussi de questionner l'identité de marin savant qui lui est attachée. La linéarité chronologique employée pour le dépouillement des sources permet de retracer l'itinéraire suivi par l'acteur ; elle illustre la possibilité de se fourvoyer, de faire des détours voire des demi-tours ; mais elle n'est pas efficiente pour l'exposition des résultats. Il est bien sûr préférable de penser la biographie comme une histoire-problème et l'histoire intellectuelle nous y invite fortement. Retracer le parcours d'un acteur et

1 Thèse de doctorat soutenue le 8 avril 2015 à l'université Paris-Diderot. – Direction de la thèse : Marie-Noëlle Bourguet (Université Paris-Diderot). – Jury de la thèse : Sylviane Llinares (Université de Bretagne-Sud), présidente, Éric Rieth (CNRS-Musée National de la Marine), rapporteur, Hélène Blais (Université de Paris Ouest Nanterre La Défense), rapporteur, Liliane Hilaire-Pérez, (Université Paris-Diderot), examinateur.

la construction de savoirs impose de s'interroger sur les lieux et les espaces parcourus par Pâris. C'est la raison pour laquelle la thèse est structurée suivant les espaces géographiques qu'il parcourt et qui progressivement se resserrent : le monde, l'Europe, Paris. Les autres espaces, techniques, sociaux, ainsi que les lieux de savoir et de mémoire, s'imposent en filigrane. Sous le Second Empire par son rôle d'expert, par la fixation du vocabulaire et la normalisation des procédures de manœuvre et d'entretien, mais aussi par son rôle dans l'évolution de la formation et la restructuration des cadres de la Marine à vapeur Pâris est un acteur central dans la Marine qu'on a dit nouvelle. Il reste un personnage de premier plan sous la Troisième République, non plus en tant que novateur désormais mais en tant que mémoire vivante d'un passé révolu, en tant que conservateur d'un conservatoire des techniques nautiques.

472

Issu du tant décrié Collège royal de la Marine d'Angoulême, Pâris commence sa carrière d'officier à l'école des grands voyages sous le commandement de Dumont d'Urville puis de Laplace. Sur l'*Astrolabe*, il s'initie à l'hydrographie et entreprend, à la demande du capitaine qui étudie les peuples du Grand Océan, une collection de plans de pirogues qu'il enrichit ensuite dans les « mers de l'Inde et de la Chine » et sur les côtes d'Amérique à bord de la *Favorite* puis de l'*Artémise*. À l'issue de son troisième tour du monde, il publie l'*Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, ouvrage unique en son genre qui constitue aujourd'hui encore une source précieuse pour les archéologues et les ethnographes.

Conscient que les officiers de vaisseau seront désormais cantonnés à une fonction support dans les missions hydrographiques, Pâris se tourne rapidement vers des horizons moins lointains pour se consacrer à l'étude de la propulsion par la vapeur récemment introduite dans la marine de l'État. Une poignée d'officiers a joué un rôle déterminant dans l'accompagnement de ce changement : de solides connaissances scientifiques alliées à un goût pour l'expérimentation permettent à ces marins d'adapter les concepts des ingénieurs aux spécificités de la navigation maritime. Entre 1834 et 1862, Pâris commande successivement dix navires à vapeur et accompagne l'évolution technique et matérielle de la Marine militaire, de l'avis à roues à la frégate de guerre rapide à hélice, en passant par les vaisseaux dits « mixtes » (vaisseaux à voiles équipés d'un moteur auxiliaire). Cette longue carrière à la mer lui permet d'atteindre le grade de vice-amiral, mais surtout ces bâtiments sont autant de laboratoires à bord desquels il expérimente de nouvelles méthodes de navigation afin d'optimiser le fonctionnement des deux moteurs, aérien et aquatique, ainsi que le rendement du combustible. Il développe un vaste réseau, tant dans la marine de guerre que dans celle du commerce, en France et à l'étranger, pour recueillir les données de navigation d'un grand nombre de bâtiments afin

d'étayer ses expérimentations par la statistique. Pâris n'a de cesse de prouver que l'expérience des marins est indispensable au perfectionnement de l'outil conçu par les ingénieurs, et que ce n'est que par la formation des officiers de vaisseau mais aussi des mécaniciens et des chauffeurs que la transition technique pourra être menée à bien. Il publie à cet effet de nombreux manuels et ouvrages de vulgarisation qui contribuent à imposer sa qualité d'expert. Ses travaux lui valent une médaille à l'Exposition universelle de 1855 et lui ouvrent les portes des institutions techniques et savantes : Conseil des travaux de la Marine, mais aussi Académie des sciences. Il conforte cette identité savante en se prévalant de son expérience de circumnavigateur et de géographe, en prenant la direction du Dépôt des cartes et plans de la Marine, et en se mettant au service de la sécurité des marins. Mais c'est le bateau considéré comme système technique qui reste au cœur des préoccupations de Pâris. Lorsqu'il entre dans le cadre de réserve et prend la direction du musée de Marine du Louvre, il se consacre corps et âme à la réalisation d'un ambitieux programme : faire du musée un centre de conservation de l'art naval de tous les temps et de tous les pays, un conservatoire des techniques de construction navale les plus récentes, à la fois lieu de formation pour les ingénieurs et les marins mais aussi outil de vulgarisation pour le grand public afin de populariser la Marine. Pâris s'emploie à collecter les sources de l'histoire du navire, à les diffuser en deux dimensions par le plan et à les matérialiser en volume par la réalisation de modèles, encourageant les recherches des archéologues et appelant de ses vœux les travaux des historiens afin de renouveler l'histoire navale par l'histoire du navire. Au moment de la création du musée d'ethnographie du Trocadéro, il refuse le démantèlement des collections de Marine afin de conserver l'unité de son département mais surtout de ne pas séparer la construction navale vernaculaire de son contexte d'élaboration.

Suivre Pâris tout au long d'une carrière qui s'étend sur plus de soixante-dix ans permet de voir se déployer les stratégies qu'il adopte pour se forger une identité et une légitimité répondant à ses aspirations de marin pour qui le navire est central en tant qu'outil de travail, que facteur de mobilité, qu'objet de réflexion et d'expérimentation, que sujet d'étude enfin, ce qui l'amène progressivement de la technique à l'histoire en passant par l'archéologie, alors que ses rapports avec l'ethnographie restent distants. C'est en technologue qu'il aborde l'étude de la construction navale traditionnelle aussi bien que de la navigation à vapeur et ces deux volets de l'œuvre de Pâris sont indissociables, même si le premier a laissé bien plus de traces que le second dans la mémoire collective.

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.

