

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Tiré à part

Comptes rendus – 979-10-231-1280-1



*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.

v

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Jean-François Henry, *L'île d'Yeu dans la Grande Guerre. Chronique de la vie quotidienne*, La-Roche-sur-Yon, Centre Vendéen de Recherche historique, 2014, 280 p.

L'île d'Yeu n'est pas une île « ordinaire » de la façade atlantique de la France, mais y a-t-il des îles « ordinaires » ? Elle a connu en effet une succession de destins dépassant ce qu'on pouvait attendre d'une si petite terre d'à peine 23 km², située au large de la Vendée. Principal port d'armement au cabotage de la côte ouest de la France du XVI^e au XVIII^e siècles¹, cette île s'est reconvertie aux XIX^e et XX^e siècles vers la pêche et les conserveries de poisson ; surtout, elle est devenue l'un des principaux ports d'armement en été pour la pêche du thon blanc germon. À la veille de la guerre de 1914, la flotte des beaux thoniers à voile, les « dundees », constituait l'ossature de la pêche îlaise.

C'est cette île, relativement isolée, relativement calme malgré un conflit entre pêcheurs et conserveries, que nous décrit Jean-François Henry au moment où éclate la guerre que tout le monde imaginait et espérait courte. Il commence alors une très intéressante chronique de la vie quotidienne dans l'île tout au long de ces quatre années durant lesquelles l'implication de l'île d'Yeu n'a cessé de se renforcer. On n'a pas tellement de chronique aussi précise à l'échelle d'une commune littorale, et il fallait bien les connaissances encyclopédiques de l'insulaire J.-F. Henry pour comprendre en profondeur le retentissement de la guerre sur la société si particulière de l'île. Il montre bien, par exemple, le rôle essentiel des deux curés dans l'acceptation des conséquences de la guerre dans une île restée profondément catholique...

1914, c'est d'abord le choc de la mobilisation, en pleine campagne d'été de pêche du germon de surcroît : 350 à 400 départs, d'hommes jeunes essentiellement, en gros 10 % de la population totale de l'île. C'est en même temps l'anxiété croissante pour ceux qui sont partis au fil des mauvaises nouvelles de morts, de disparitions ou de blessures. Certes, l'anxiété n'est pas quelque chose de nouveau pour cette population de marins. Mais, ici, ce n'est pas le tribut normal payé à la mer, cela peut venir de n'importe où, et n'importe quand. Jean-François Henry nous donne à ce propos une carte du lieu de décès des quelque 130 morts de l'île d'Yeu pendant le conflit : ils sont dispersés un

1 Voir par exemple : J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil*, Janzé, Yves Salmon, 1982.

peu partout, et les morts en mer ne sont qu'une minorité. Et puis, surtout, on ne sait rien. Il y a la censure de toute façon. Alors, on prie, publiquement et en privé, on participe à des processions, on tricote dans une sorte d'union sacrée avec les soldats du front. Mais on aimerait bien aussi être assuré qu'au moins une partie de tous ces envois arrive à « ceux de chez nous » ! En tout cas, sur l'île la population souffre du manque d'informations, renforcé en février 1915 par la rupture du câble téléphonique sous-marin entre l'île et le continent. Cela facilite la propagation des rumeurs, des fausses nouvelles, voire, comme dans la difficile année 1917, des fantasmes d'espionnage.

478

Yeu, isolée par sa nature d'île et très éloignée des zones de combats terrestres, a été choisie, dès 1914, comme lieu d'internement pour un certain nombre de civils des nations ennemies, Allemagne et Autriche-Hongrie surtout. Logés dans les casemates sombres et humides du fort Pierre Levée, confinés, les premières années au moins, dans les limites de la forteresse sous la garde de 50 soldats, les 650 internés ont vécu là dans des conditions très médiocres, avec une nourriture insuffisante malgré la venue de quelques marchands insulaires autorisés. Tous ces internés ne sont pas restés pendant toute la guerre à l'île d'Yeu, certains ayant été déplacés, voire transférés en Suisse, et d'autres sont arrivés de Noirmoutier en 1916.

En dehors de la présence discrète de ces internés, la guerre, au moins les deux premières années, est restée extérieure à l'île, se déroulant au loin. Mais, à partir de 1915, elle s'est rapprochée: on a commencé à beaucoup parler des sous-marins dont la présence s'est matérialisée dès septembre 1915 sur la côte Atlantique. Les eaux de l'île d'Yeu cessèrent d'être sûres en 1916 du fait des mines et des premiers torpillages, mais c'est 1917 qui marqua véritablement l'apogée de la guerre sous-marine totale. Elle frappa jusque dans les eaux de l'île où J.-F. Henry a enregistré pas moins de 28 naufrages, contre quatre seulement en 1916 et cinq en 1918, les progrès de la lutte anti sous-marine dissuadant les submersibles de s'approcher trop près des côtes. La pêche ayant repris, on compte parmi les victimes trois dundees de l'île d'Yeu, arraisonnés et coulés à la bombe. Certains de ces naufrages ont été particulièrement dramatiques, dont celui du paquebot *Sequana* venant de Dakar avec 566 passagers, parmi lesquels 400 tirailleurs sénégalais. Torpillé le 8 juin 1917 au large de l'île d'Yeu, le navire sombra avec 207 passagers, dont 198 tirailleurs, parmi lesquels tous leurs gradés. Mais 1917, c'est aussi l'espoir, avec l'entrée en guerre des Américains et l'organisation des premières patrouilles aériennes à partir du champ d'aviation de Ker Bossy.

L'année 1918, commencée pourtant dans un profond découragement devant cette guerre qui s'éternisait, fut marquée par la multiplication des mariages, signe d'espoir, et par l'arrivée des Américains à Fromentine et dans les îles.

Il fallait protéger les grands convois amenant troupes et matériels des États-Unis à Saint-Nazaire contre la menace des U-Boote. On sentait bien que la guerre avait basculé du côté des Alliés, et que la décision approchait.

Et pourtant, les épreuves n'étaient pas finies : un nouvel ennemi vint frapper, la grippe espagnole, dont les premiers cas furent signalés en août 1918, et qui se déchaîna en octobre. Près du quart de la population de l'île fut touché, et le nombre des décès monta terriblement. Les internés du Fort de Pierre Levée, fragilisés par leurs conditions de vie si médiocres, furent particulièrement frappés. Tout ceci ternit bien sûr l'immense joie du 11 novembre. La guerre se rappelle d'ailleurs au mauvais souvenir des Ilais, avec les mines qui touchent encore plusieurs navires des mois après l'armistice!

Jean-François Henry nous livre donc ici une très complète chronique des difficultés, souvent des drames, plus rarement des joies, de cette période de la Grande Guerre, à l'aune d'une toute petite île de plus en plus aspirée dans le tourbillon du conflit.

Christian Huetz de Lempis

Alain Blondy (avec la collaboration de Jean Bérenger), *Documents consulaires : Lettres reçues par le chargé d'affaires du Roi à Malte au XVIII^e siècle*, Malte, Fondation de Malte, 2014, 5 t., 1992 p., in-4^o.

J'avais, dans le numéro 20 de notre revue, rendu compte du livre d'Alain Blondy (écrit avec la coll. de Xavier Labat Saint Vincent), *Malte et Marseille au XVIII^e siècle*, et souligné, à la suite de l'auteur, que cet excellent ouvrage reposait très largement sur les lettres consulaires françaises conservées dans les Archives de la cathédrale de Mdina, à Malte². Cette fois, ce sont ces lettres consulaires qu'Alain Blondy met à notre disposition, dans une énorme publication, bien inférieure en volume, au demeurant, au fonds d'archives lui-même, fort de plus de 4 300 lettres, qui constituent une considérable correspondance passive. Devant l'impossibilité d'obtenir une publication intégrale, qui aurait en outre représenté un travail exorbitant, Alain Blondy a choisi de nous offrir un remarquable instrument de travail en prenant le parti « soit de résumer les lettres lorsque leur intérêt n'était pas essentiel, soit d'en donner de larges extraits » lorsque cela « est apparu important ». Il en résulte 4 tomes, soit 1 796 pages, un cinquième tome (de 196 pages) étant consacré à un précieux index des noms de personnes et des noms de bateaux.

L'ensemble commence par une aussi indispensable que pertinente présentation – p. X à XXIV – du fonds, qui est « une collection de lettres émanant des divers

2 *Revue d'histoire maritime*, n°20, p. 349-351.

postes diplomatiques et consulaires de Méditerranée, et adressées au chargé d'affaire de France à Malte, dont il n'existe aucune trace en France ». Ce chargé d'affaires français, « que l'on appelait jadis l'Homme du Roi », est « toujours choisi parmi les chevaliers des trois Langues françaises ». Son premier rôle, « et sans nul doute le moindre, est la préservation des intérêts des sujets du Roi au sein de l'Ordre et à Malte. Le second, de bien plus grande importance, est la sauvegarde des intérêts du Roi dans le domaine du Grand Seigneur ». De manière plus secondaire, il était aussi celui à qui « s'adressaient les Français qui voulaient obtenir satisfaction auprès de l'Ordre », notamment les familles qui souhaitaient obtenir une croix de grâce de l'Ordre pour l'un des leurs, ou qui faisaient un recours pour obtenir une dispense de preuves permettant à l'un de leurs membres d'y être admis. Il recevait de ce fait un très grand nombre de lettres, mais nous n'en conservons que très peu pour le XVII^e siècle et elles se situent essentiellement entre 1740 et 1790.

480

La préservation de nos intérêts auprès de la Sublime Porte était liée à l'activité des corsaires maltais afin qu'elle ne débouche pas sur des réactions antichrétiennes et antifrançaises de la Porte et surtout des populations locales, car de nombreux musulmans étaient ainsi réduits en esclavage. L'Homme du Roi s'efforçait donc « d'obtenir leur restitution à moindre coût », un bon exemple de ce rôle étant fourni, dans le tome I, p. 330-331, par la lettre envoyée de Larnaca le 7 septembre 1787 dans laquelle on voit comment notre consul à Chypre, André-Benoît Astier, a racheté au corsaire maltais, Guillaume Lorenzi, des Turcs dont celui-ci s'était emparé, et qu'il avait réduits en esclavage.

Ceci était déjà connu mais ce qui ne l'était pas, et qui tient pourtant une grande place dans la correspondance, c'est la « surveillance de la Méditerranée » qu'il exerça pour le compte du royaume à partir de la guerre de Sept Ans, essentiellement à propos de la course anglaise. Puis, pendant la guerre de l'Indépendance américaine, pour protéger notre commerce maritime en Méditerranée, il « devint peu à peu le centre à la fois de la gestion et de l'organisation des convois » militaires chargés de protéger nos navires de commerce.

J'aimerais m'attarder sur telle ou telle lettre mais cela n'aurait guère de sens, étant donné leur nombre et la considérable variété des sujets abordés dans chacune. En effet, beaucoup abondent en problèmes personnels et se caractérisent par un grand luxe de détails. Elles sont présentées en XXXV volumes, répartis au long de quatre tomes, conformément à l'organisation du fonds dans les archives de la cathédrale de Malte, telle que l'avait définitivement fixée l'excellent chanoine M^{gr} Azzopardi qui fut curateur des archives de la cathédrale de Mdina pendant plus de vingt-cinq ans, et dont j'avais pu apprécier la haute culture lors d'une mission à Malte. En réalité, comme le montre la table des matières placée à

la fin du tome IV (p. 410-411), trois volumes sont vides³, le volume XXXIII comporte des éléments très divers, le volume XXXIV la correspondance reçue de France, et le volume XXXV, qui prend son sens grâce à l'éclairage apporté par Jean Bérenger, contient la correspondance de l'abbé Clément Dorion, prêtre conventuel de la Langue d'Allemagne⁴. Les différents volumes concernent chacun la correspondance reçue de tel ou tel consul, et sont donc groupées en fonction de lieu de résidence de nos consuls. Beaucoup de questions abordées sont purement personnelles, l'index des personnes permettant d'utiliser ce recueil. Comme on pouvait s'y attendre, un très grand nombre de lettres abordent plusieurs sujets ou plusieurs thèmes. La navigation est omniprésente dans la correspondance; l'index des noms de navires permet retrouver ces derniers. Il est clair que la documentation ainsi réunie pourra déboucher sur de nombreuses et diverses études tant les données abordées sont diverses. Du point de vue de l'histoire maritime, trois éléments ressortent plus particulièrement : les conditions de navigation en temps de guerre ; les mille et un problèmes rencontrés tout au long du XVIII^e siècle par le commerce maritime français en Méditerranée orientale ; les rapports diplomatiques et maritimes avec les acteurs du jeu méditerranéen, aussi bien des centres portuaires comme Raguse que les Anglais, les Russes, les Régences, la Papauté ou Malte. En fait, on n'a que l'embaras du choix, et le livre récent *Malte et Marseille* a parfaitement démontré la grande richesse de la documentation ainsi mise à la disposition des chercheurs. Il est clair, par ailleurs, que nos rapports avec la Grèce et les îles grecques tiennent une place considérable.

Jean-Pierre Poussou

Christian Borde et Christian Pfister (dir.), *Histoire navale, histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers*, Paris, SPM, 2012, 208 p.

Professeur à l'université du Littoral-Côte d'Opale depuis 1994, auteur de thèses réputées sur *Le commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance (1778-1783)*⁵ et sur la *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*⁶, Patrick Villiers a beaucoup compté depuis près de quarante ans dans

3 Ils sont intitulés : « correspondance reçue de Strasbourg » ; « correspondance reçue des villes de France » ; « correspondance reçue d'Allemagne ».

4 Issu d'une famille de l'électorat de Trêves, il est à Malte jusqu'en 1798 ; ses lettres, écrites en langue allemande, concernent essentiellement sa correspondance avec son frère Jacob, pendant longtemps juge à Temesvár (aujourd'hui Timisoara) dans le Banat.

5 Thèse de 3^e cycle de l'université Paris I, soutenue en 1975, publiée en 1976 à New York par Arno Press.

6 Thèse de doctorat d'État, université de Paris I, soutenue en 1990, publiée en 1991 à Lille par l'Atelier de reproduction des thèses de l'université de Lille III.

notre histoire maritime, non seulement par les recherches qui viennent d'être citées, mais aussi par de nombreux articles et ouvrages, notamment *La Marine de Louis XVI, coffret de 50 plans de vaisseaux et frégates construits de 1750 à 1782*⁷, et *Les corsaires du Littoral: Boulogne, Calais, Dunkerque, de Philippe II à Louis XIV*⁸. Ses élèves et amis lui ont offert, sous la direction de Christian Borde et de Christian Pfister, ce très intéressant volume de mélanges qui nous propose un ensemble de 20 contributions qui illustrent bien la diversité des approches et des centres d'intérêt de Patrick Villiers.

482

Un premier ensemble est consacré aux « Équipages et états-majors de la Marine de guerre », soit six textes dont quatre sur la Marine de Louis XVI, chère à notre ami. Notre regretté Étienne Taillemite nous apporte un regard très critique sur le haut commandement maritime français, ce que corrobore Rémi Monaque. Il en ressort une image assez négative : « l'absence de victoires éclatantes de la Marine française pendant la guerre d'Indépendance s'explique largement par le comportement de ses officiers généraux qui, à quelques exceptions près, se sont montrés trop conformistes et trop prudents », écrit R. Monaque qui s'interroge sur l'explication : « mentalité pusillanime ou traditions sclérosantes des amiraux ? ». Ce qui est sûr, c'est que l'avancement trop tardif a abouti à « un haut commandement trop âgé, peuplé d'officiers généraux en mauvaise santé, ce qui n'était pas le cas dans la *Royal Navy* », souligne É. Taillemite, qui conclut que « la Marine royale payait durement l'absurde politique de promotion aux hauts grades suivie depuis la mort de Louis XIV, avec laquelle Louis XVI et ses ministres ne rompirent que très partiellement et trop tard pour qu'elle fût efficace ». Finalement, malgré la brillante opération de la Chesapeake et malgré Suffren ou Lamotte-Picquet, on peut se demander si les bateaux français avaient à leur tête des marins capables d'en tirer le meilleur parti ? Par ailleurs, autre handicap, André Zysberg montre en étudiant l'équipage d'un 64 canons, le *Jason*, de mars 1780 à avril 1782, que les équipages étaient très peu stables et constituaient un véritable problème. Ce à quoi Philippe Henrat ajoute les erreurs d'interprétation manifestes dans le conflit qui opposa Lapérouse à de Grasse à propos du rôle du premier dans la bataille des Saintes. Les deux autres contributions de ce premier ensemble sont tout à fait différentes. L'une est consacrée par Xavier Boniface à l'amiral Ronarc'h, ou plus précisément à son rôle durant la Grande Guerre; c'est le texte auquel il conviendra de se référer désormais à propos de ce grand marin. Beaucoup plus insolite est le rappel par Gilbert Buti du souvenir de la présence d'un Ruyter sur les rives de la Méditerranée : Jean-Paul de Ruyter, né en 1779, capitaine de port à Marseille, et

7 Grenoble, J.-P. Debbane, 1985.

8 Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000.

qui, à ce titre, joua un rôle important dans la préparation de l'expédition d'Alger de 1830. Il habitait La Valette-du-Var, où il décéda en 1834; sa veuve réussit, non sans mal, à lui faire élever un monument funéraire.

Il aurait été étonnant, pour un professeur de cette université qui en outre s'est tellement intéressé aux corsaires, que ceux-ci ne soient pas présents. C'est justement le cas, avec deux textes consacrés au plus emblématique d'entre eux, Jean Bart. Christian Pfister-Langanay a retrouvé deux lettres qui vantent son activité et nous dépeignent l'atmosphère qui règne alors à Dunkerque en cette époque de guerre de course; pleins d'optimisme, les habitants en attendent « des retombées économiques qui ne peuvent être que prometteuses ». Pour sa part, Michel Vergé-Franceschi nous montre qu'il est « au cœur d'une dynastie d'officiers généraux de la Marine royale ». Quant à Alban Gautier, il revient sur le cas d'Osgod Clapa (mort en 1054), lequel essaya « en ravageant les côtes de l'Essex... sans doute de venger son honneur, mais aussi de faire pression sur Édouard le Confesseur et de réintégrer la cour ». C'est la guerre de course que nous retrouvons dans l'un des trois textes regroupés sous le titre « le monde colonial ». Il s'agit, sous la plume de Raymonde Litalien, de l'étude de la frégate corsaire de Bordeaux, le *Machault*, qui participa à la dernière bataille navale de la conquête du Canada, celle de Ristigouche, et fut sabordé pour ne pas tomber aux mains des Anglais; son épave a été retrouvée en 1967, ce qui permit de bien connaître « cette belle frégate de 26 canons », et d'en exhumer un nombre considérable d'artefacts: près de 10 000 qui permettent, notamment, « de mieux comprendre les échanges maritimes entre la France et sa colonie ». Nous sommes dans un tout autre domaine avec Philippe Hrodej: une affaire de mœurs à Saint-Domingue, sous le gouvernement de Tarin de Cussy (1684-1691); elle est particulièrement sordide puisque l'auteur du viol d'une fillette de 10 ans lui a inoculé la syphilis. Mais les poursuites engagées par le gouverneur furent contrecarrées par une violente guerre de clans. Deux siècles sont alors franchis avec Anne Pérotin-Dumon qui nous apprend « qui étaient les premiers officiers de marine de la République aux îles du Vent ». La plupart avaient fait carrière dans la marine marchande et presque tous venaient de la France atlantique. Ils étaient entrés « lors des recrutements massifs de 1793 » et se montrèrent très attachés aux principes révolutionnaires. Il est à noter que le tiers d'entre eux avaient déjà servi dans la Marine royale et que leur service aux îles du Vent à l'époque révolutionnaire est aussi « un retour à des mers et des parages où s'est fait leur apprentissage de la navigation, du pilotage et du commandement ».

Patrick Villiers s'était aussi intéressé à la vallée de la Loire où il était né et où il vit, ainsi qu'aux avant ou arrière-pays maritimes, ce qui a amené à regrouper sous ce titre huit communications à vrai dire sans grand lien entre elles, mais c'est le cas dans de nombreux mélanges. Deux d'entre elles se rapportent à

l'Antiquité, Jean-Louis Podvin s'intéressant aux « lampes à huile en forme de navire dans le monde gréco-romain » et Joëlle Napoli nous expliquant, à partir du port d'Ostie, ce qu'étaient les *urinatores*, ces plongeurs « qui pouvaient venir au secours des bateaux échoués », mais aussi « pêcher en eau profonde » ou « récupérer la cargaison d'un navire naufragé ». Le rôle de la Loire comme voie d'eau « pour les exportations d'eau-de-vie » (Yves Lecoeur) ou pour l'exportation « des productions de la Sologne » (Bernard Heude) est bien marqué. D'une manière plus large, David Plouviez souligne, à partir de ce même bassin de la Loire, comment « les richesses du territoire » sont un « facteur de la puissance navale ». Il rappelle que, « par sa taille et ses nombreux affluents, la Loire était l'épine dorsale de l'approvisionnement de la marine de guerre au temps du bois et de la voile », car « les provinces de Loire offraient toutes les ressources nécessaires à la construction d'une flotte de guerre », ce qui en a fait « un atout inestimable dans la capacité de la France à devenir une puissance navale ».

484

Un retour à la guerre si fréquente entre Français et Britanniques s'opère avec deux textes. Celui de Jean-Pierre Robichon montre comment les îles Saint-Marcouf ont permis de maintenir au moins partiellement le cabotage au large du Havre sous la Révolution et l'Empire. Avec Gérard Le Bouëdec et Audrey Gillouard, nous sommes à un autre niveau puisqu'ils analysent « le réseau des agents américains dans les ports français pendant la guerre d'Indépendance américaine ». Un des points majeurs est que l'implantation des agents américains « traduit la bonne connaissance américaine de la cartographie portuaire française, avec des contacts préexistants ».

L'ouvrage s'éloigne en grande partie du champ maritime avec le dernier texte, celui de Bruno Béthouard : « Les catholiques sociaux du Nord-Pas-de-Calais de 1850 à 1950 ».

L'ensemble constitue une très belle gerbe dont l'apport est incontestable pour l'histoire maritime, même si la plupart des contributions n'abordent que des domaines très précis. Mais nul ne saurait ignorer que c'est aussi un moyen indispensable pour faire progresser nos connaissances.

Jean-Pierre Poussou

Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Économica/Institut de stratégie comparée, coll. « Bibliothèque stratégique », 2014, 457 p.

Le second volume de la deuxième série de la collection « Bibliothèque stratégique », jadis fondée par les regrettés Lucien Poirier et Hervé Couteau-Bégarié et désormais dirigée par Georges-Henri Soutou et Martin Motte, présente pour l'essentiel – mais sans l'indiquer – les actes d'un colloque qui a

eu lieu en mars 2011 au Service historique de la Défense et à l'École militaire. La thématique étudiée, originale, s'inscrivait dans le programme de recherche ANR sur « les occupations militaires en Europe depuis l'époque moderne », dirigé par Jean-François Chanet.

Il en résulte un ouvrage substantiel comportant, entre une introduction à cinq voix et d'amples conclusions d'Andrew Lambert, 24 communications (9 pour l'histoire moderne, 15 pour l'histoire contemporaine) portant sur des espaces maritimes et littoraux très variés, allant de la Baltique et de la mer Noire aux États-Unis. L'introduction s'interroge sur le sens de la formule « Occuper la mer? », ou comment appliquer « un concept terrestre aux espaces maritimes et littoraux »? Le volume est bâti selon quatre grands axes : « Penser l'occupation : la dialectique du droit, de la stratégie et de la technologie » ; « Défendre et contrôler un littoral : un enjeu de pouvoir » ; « L'occupation des eaux ennemies : l'environnement économique, politique et culturel » ; « Occuper pour frapper : les opérations contre un littoral hostile ». C'est dire l'ampleur et la richesse des thèmes traités. On sera, par exemple, sensible à l'information apportée sur les déploiements de forces navales, françaises et britanniques dans l'Adriatique dans les années 1990. L'ouvrage se signale par l'abondance des contributions d'historiens étrangers, britanniques mais aussi espagnols, et par un texte de John B. Hattendorf, la période traitée allant du xvi^e siècle à nos jours.

La particularité inattendue de ce volume est de fournir un grand nombre de textes de qualité tout en manquant d'une ferme assise thématique. Toute la démarche a reposé sur une sorte d'oxymore, la notion d'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux. Mais, au lieu de tenter de nous en donner une définition claire, quitte à la modifier in fine, les auteurs de l'introduction se sont contentés d'énoncer des généralités transpériodes et des principes liminaires. Le problème est que l'on touche ensuite à tout, sans véritablement articuler et développer les sujets. La question importante des blocus est ainsi évoquée mais sans être traitée à fond, même si les références majeures en langue anglaise sont données dans l'introduction. Mais le plus surprenant pour le lecteur est finalement l'élosion de la dimension géographique et hydrographique : le tracé de côte, l'estran, les courants, le régime des vents, soit tout ce qui fait les conditions de navigation à proximité du rivage, et la possibilité ou non de s'y maintenir, sont bien moins mis en avant que les aspects proprement politiques et juridiques. Ceux-ci n'ont pourtant de réalité qu'une fois maîtrisées les données strictement maritimes, si bien que, contrairement à ce qu'affirment les directeurs du volume dès le début de leur introduction, l'audacieuse formule « occuper la mer » n'a pas seulement de sens « qu'en rapport avec la terre, où résident les populations, où se développent les activités économiques et où siègent les pouvoirs » (p. 10). Une telle présentation est trop exclusivement

terrienne, quelque peu dans l'esprit de Napoléon au camp de Boulogne, or il n'a jamais pu franchir la Manche... Les amiraux de la *Royal Navy* établissant, non sans mal, le *close blockade* devant Brest avaient une vision plus concrète et plus réaliste des choses. Étendre des notions terrestres à la mer s'avère décidément hasardeux.

Il n'en demeure pas moins qu'en dépit de cette surprenante lacune et de l'ambition sans doute excessive des directeurs, le volume qu'ils nous donnent ne manquera pas de stimuler la réflexion et de fournir de très utiles études de cas.

Olivier Chaline

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.

