

Revue d'histoire maritime

25

Harrold – 979-10-231-1914-5

Le navire à la mer

Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouëdec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

| | |
|----------------------|---|
| Éditorial | |
| Olivier Chaline..... | 8 |

DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

| | |
|---|-----|
| Le navire à la mer, un défi pour l'historien | |
| Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski..... | 13 |
| Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne | |
| Carla Rahn Phillips..... | 19 |
| « Britannia's voices » : une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college | |
| Jane Harrold | 33 |
| La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique | |
| Peter Nuttall..... | 49 |
| Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII ^e siècle | |
| Delphine Tempère..... | 69 |
| Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge | |
| Charles D. Stanton..... | 89 |
| Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950) | |
| Christian Borde..... | 101 |
| Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance | |
| Patrick Villiers | 117 |

| | |
|---|-----|
| La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau | 127 |
| Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII ^e siècle av. J.-C. au VII ^e siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade..... | 143 |
| Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin..... | 159 |
| Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII ^e siècle Olivier Chaline..... | 171 |
| Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub | 187 |

VARIA

| | |
|---|-----|
| Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII ^e -XVIII ^e siècles Gérard Le Bouëdec | 211 |
| Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII ^e siècle) Edern Olivier-Jégat..... | 239 |
| L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey | 255 |

HOMMAGE

| | |
|--|-----|
| Nécrologie Christian Huetz de Lempis (1938-2017) | 275 |
|--|-----|

CHRONIQUES

| | |
|---|-----|
| HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao | 283 |
| POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau | 287 |
| COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI ^e -XV ^e siècle) Lucie Galano..... | 293 |
| Comptes rendus..... | 305 |

Le navire à la mer

« BRITANNIA'S VOICES » :
UNE HISTOIRE ORALE DE LA FORMATION DES OFFICIERS
AU BRITANNIA ROYAL NAVAL COLLEGE¹

Jane Harrold
Plymouth University at Britannia Royal Naval College

Depuis 1905, le Britannia Royal Naval College (BRNC), sis à Dartmouth, accueille la formation initiale des officiers de la Royal Navy. Il a alors remplacé deux vieux pontons en bois sur le fleuve Dart, les HMS *Britannia* et *Hindostan*. Son rôle fut essentiel pendant plus d'un siècle dans la préparation des hommes aux défis exceptionnels d'une vie à la mer dans une force de combat. Pendant les cinquante premières années, il a été essentiellement une *public school*² au service de la marine que des garçons intégraient vers l'âge de 13 ans afin de recevoir un enseignement classique en sus de sujets plus professionnels tels que la formation maritime et la navigation. Au terme de leur scolarité, après une période à la mer sur un bâtiment de formation, ils s'engageaient dans la flotte comme aspirants, et ce n'est qu'à ce moment qu'ils étaient dans la marine. L'âge d'entrée a été élevé à seize ans par le gouvernement réformateur travailliste après la Deuxième Guerre mondiale pour encourager plus d'élèves des *grammar schools*³ à s'engager, mais lorsque ce système cessa d'être satisfaisant, une intégration à 18 ans pour tous fut introduite en 1955, faisant du BRNC l'établissement d'enseignement supérieur qu'il est aujourd'hui. Toutefois, depuis la fin des années 1960, un nombre croissant de diplômés a rejoint le Naval College. Ils représentent aujourd'hui la majorité des cadets. À partir de la fin des années 1970, des femmes ont été formées à Dartmouth, et pleinement intégrées à la formation avec les hommes au début des années 1990.

On a beaucoup écrit sur le Naval College à partir des vastes archives constituées par la documentation officielle ou semi-officielle conservée à

1 NdT. École navale britannique.

2 NdT. Au Royaume-Uni, une *public school* est une école indépendante pour laquelle la sélection se fait par un examen d'entrée et des droits de scolarité sont appliqués.

3 NdT. École publique avec une sélection sur examen à l'âge de 11 ans.

Dartmouth et aux Archives nationales⁴. On connaît pourtant mal ce à quoi il ressemblait effectivement, l'impression que cela faisait d'être un cadet à travers les changements importants et les défis du xx^e siècle, à l'exception d'un petit nombre de biographies navales ou d'autobiographies qui traitent d'un nombre limité d'individus par nature largement exceptionnels, qui ont ou bien atteint de hautes fonctions ou bien accompli des actions hors du commun. En outre, comme le note Alessandro Portelli dans son ouvrage majeur, l'histoire orale est différente du fait « qu'elle nous en dit moins sur les événements eux-mêmes que sur leur signification [...] Ils ne nous disent pas seulement ce que les gens ont fait, mais ce qu'ils voulaient faire, ce qu'ils pensaient faire, et ce qu'ils pensent à présent avoir fait⁵ ».

Par conséquent, il fut décidé en 2014 de donner suite à un petit nombre d'entretiens déjà réalisés avec d'anciens cadets et membres du personnel du Naval College en lançant un projet majeur d'histoire orale qui enregistrerait la mémoire d'anciens cadets, de tous grades, passés par Dartmouth depuis l'époque de la *public school* des années 1930 à la plus grande diversité des années 1980. À cette fin, des financements furent recherchés et obtenus du Heritage Lottery Fund (HLF). Ces fonds furent accordés pour la rémunération d'un directeur de projet destiné à coordonner l'identification des individus à interviewer, la formation et l'organisation des intervieweurs et transcripteurs volontaires, en plus de l'édition et de l'archivage des entretiens eux-mêmes. Un personnel d'éducation fut également employé afin d'aider à l'interprétation pour les scolaires et les étudiants. En outre, à la fin du projet, mi-2017, une exposition itinérante fondée sur les principaux thèmes émergeant du projet diffusera davantage les résultats. Bien que ce financement ait rendu le projet possible, c'est avec certaines conditions et contraintes qui ont eu un impact sur la méthodologie utilisée, particulièrement lorsque des volontaires étaient impliqués, et qu'une plus large communauté était concernée. Certaines de ces questions seront traitées plus loin dans cet article.

À ce jour, le projet est inachevé ; les entretiens sont terminés, et soixante au total ont été numérisés. La transcription des entretiens en est toujours à ses débuts. Par conséquent, cet article se concentrera sur ceux qui ont déjà été transcrits, les premiers menés avec les anciens cadets qui ont été scolarisés

4 Voir par exemple : Jane Harrold & Richard Porter, *Britannia Royal Naval College Dartmouth: An Illustrated History*, 3^e édition, Dartmouth, Richard Webb Publisher, 2012 ; Evan Davies & Eric Grove, *The Royal Naval College Dartmouth, Seventy-Five Years in Pictures*, Portsmouth, Gieves & Hawkes, 1980 ; Edward A. Hughes, *The Royal Naval College Dartmouth*, London, Winchester Publications, 1950. Tous ces textes ont été écrits par des enseignants du Naval College.

5 Alessandro Portelli, « The Peculiarities of Oral History », *History Workshop Journal*, vol. 12, n° 1, 1980, p. 96-107.

au Naval College dans les années 1930 et 1940. Ces individus remarquables, âgés de plus de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix ans, furent naturellement interviewés les premiers, prioritairement, leurs histoires étant considérées comme une « histoire en danger ».

Cela conduit à une autre caractéristique de l'histoire orale en Grande-Bretagne et en Europe, identifiée par Portelli, qui est que les sources orales sont une condition nécessaire – sinon suffisante – pour une écriture de l'histoire des classes non dirigeantes, tandis qu'elles sont moins nécessaires à l'histoire de la classe dirigeante, dont le contrôle s'exerçait sur l'écrit et qui a par conséquent confié l'essentiel de sa mémoire collective à des documents écrits⁶. Leurs semblables parmi les cadets de Dartmouth, issus de la classe moyenne et moyenne supérieure – particulièrement dans les années 1930 et 1940 – n'étaient par conséquent pas voués à être considérés par convention comme un sujet de questionnement, même si, comme nous l'avons signalé précédemment, très peu avaient été choisis pour coucher leurs histoires sur le papier ou étaient en mesure de le faire.

Cette aptitude à négliger ce que l'on considère comme des élites a été identifiée dans l'étude de l'histoire des entreprises et des affaires. C'est ce que Rob Perks remarque lorsqu'il souligne le contraste entre les attitudes britannique et américaine face à l'histoire des affaires : « L'essentiel de l'histoire orale au Royaume-Uni au cours des cinquante dernières années a eu pour objet l'histoire des communautés, allant au secours des voix "cachées", souvent de la classe ouvrière et validant des expériences marginalisées dans la société⁷. » Un exemple : le Foundling Museum's Project⁸. L'explication se trouve, selon Perks, dans les origines de la discipline, « alternative radicale à l'étude historique traditionnelle des élites masculines ». De plus, elle « a toujours été étroitement liée à des perspectives socialistes, communistes et féministes⁹ ». On a donc hésité à s'engager dans l'examen d'autres secteurs de la société, ce que l'on peut sans doute considérer comme du snobisme inversé. Dans leur étude de la Royal Philips Electronics, Keulen et Kroeze ont décidé d'interroger tout le monde en commençant par les dirigeants, dans une volonté d'éviter « l'effacement des chefs de l'histoire officielle de l'organisation, susceptible d'entraîner une

6 *Ibid.*, p. 104.

7 Rob Perks, « The Roots of Oral History: Exploring Contracting Attitudes to Elite, Corporate, and Business Oral History in Britain and the US », *The Oral History Review*, vol. 39, n° 2, 2010, p. 215-224.

8 Le projet Foundling Voices a été financé par le HLF pour raconter l'histoire d'enfants abandonnés qui ont été élevés par le Foundling Hospital de Londres entre 1912 et 1954. Voir <http://foundlingvoices.foundlingmuseum.org.uk/>.

9 Rob Perks, *ibid.*, p. 220.

“perte” d’une part de l’histoire de leur vie et de nuire à la mémoire collective des organisations concernées¹⁰ ».

Bien que notre liste de personnes interrogées inclue sans doute un nombre disproportionné d’amiraux, dont d’anciens premiers et seconds *sea lords*, pour la plupart, ces personnes atteignirent les grades de lieutenant de vaisseau, capitaine de corvette ou capitaine de frégate. On pouvait donc les considérer comme représentatifs d’un encadrement inférieur et moyen, et non comme le sujet d’importantes biographies. Sans ces entretiens, ce qui fait l’expérience de cadets de marine « moyens » passés par Dartmouth serait perdu : le choix fait à votre place d’une carrière dans la marine à l’âge de treize ans, la perspective de faire la guerre, l’entraînement sur le terrain de manœuvre, ou encore l’occasion de danser avec le prince de Galles. Ces expériences, leur perception et leurs effets seraient absents de la mémoire collective d’une institution qui repose largement sur le patrimoine et l’éthique.

36

LE PLAN SELBORNE-FISCHER D’ADMISSION ET DE FORMATION DES ÉLÈVES OFFICIERS

Il est nécessaire, pour mettre ces entretiens en contexte, d’établir le mode de fonctionnement qui était alors en vigueur à Dartmouth¹¹. Comme nous l’avons déjà mentionné, jusqu’en 1955, les garçons intégraient le Naval College à l’âge de treize ans, une décision prise avec l’introduction du plan Selborne-Fischer de 1903.

L’âge de douze-treize ans ne correspond pas seulement à l’âge auquel l’histoire de la Navy montre que les garçons façonnent avec le plus de chances de succès leur caractère au contact de la mer. Il correspond aussi à l’âge auquel les garçons quittent les écoles privées et, par conséquent, à une période naturelle dans le système éducatif en vigueur dans ce pays¹².

On peut avoir considéré que l’âge de treize ans était le meilleur pour former un garçon au contact de la mer pour le reste de ses jours, mais cela apparaît assez précoce pour s’engager dans la carrière d’une vie. Le capitaine de frégate Tony McCrum rappelle : « À l’âge de 11 ans, mon père et moi marchions sur la plage. Il se tourna vers moi et dit : “J’espère que tu vas t’engager dans l’armée.” Je répondis “Je suppose que oui”, et il m’emmena à Dartmouth¹³. »

10 Sjoerd Keulen et Ronald Kroeze, « Back to Business: A Next Step in the Field of Oral History – The Usefulness of Oral History for Leadership and Organisational Research », *The Oral History Review*, vol. 39, n° 1, 2012, p. 15-36.

11 Le 18 septembre 1942, le Naval College de Dartmouth fut bombardé et par la suite évacué. De janvier 1943 à septembre 1946, le Naval College fut transféré à Eaton Hall dans le Cheshire. Des entretiens de cette période sont intégrés dans le projet.

12 Thomas A. Brassey (dir.), *The Naval Annual*, Portsmouth, J. Griffin & Co., 1903, p. 468.

13 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

Pour beaucoup il s'agissait de suivre une tradition familiale. Le capitaine de corvette Rupert Craven en est le reflet : « Mon père a commencé sa vie dans la Navy et je ne voulais rien faire d'autre qu'officier de marine... Je voulais me lancer immédiatement¹⁴. » Pour d'autres, l'inspiration vint d'ailleurs. Le vice-amiral Sir James Jungius se souvient de vacances passées en Cornouailles et d'avoir vu « une quantité de grands bâtiments de combat, juste devant, tous assez impressionnants », tandis qu'il faisait la traversée sur le ferry de Torpoint. Il ajoute : « J'ai lu un bon livre à propos de la Navy intitulé *The Wonder Book of Navy*, qui m'a inspiré dans une certaine mesure. » De fait, il a conservé ce livre jusqu'à ce jour¹⁵. Le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway fut également inspiré par un livre, même s'il se demande si treize ans n'était pas un âge trop précoce pour prendre un tel engagement : « On m'offrit un livre de Gieves qui décrivait comment devenir un officier de marine. Je le lus d'une traite. Cela avait l'air assez excitant... Rétrospectivement, je pense que c'est une mauvaise chose qu'un cadet ait pu s'engager dans la marine à cet âge, car votre second choix aurait bien pu être conducteur d'engins¹⁶. »

L'intégration selon le nouveau modèle se faisait par nomination suivant un entretien d'aptitude, un examen de passage et une visite médicale. Le jury d'entretien, constitué d'officiers de marine, dont un capitaine de vaisseau et un directeur d'établissement scolaire, était conçu pour évaluer l'aptitude générale du garçon, avec l'aide d'un rapport rédigé par son directeur. L'objectif était de permettre une compétition ouverte en donnant aux meilleurs candidats la possibilité de se présenter. La réalité fut cependant que la plupart des garçons « n'étaient tout simplement pas capables de tirer profit du nouveau système. Leurs parents n'avaient pas les ressources financières pour les faire passer par le système d'éducation privé¹⁷ ».

Dartmouth était une école publique, dirigée par la marine. Ses élèves n'en faisaient pas encore partie, mais le seul objectif de l'école était de fournir des garçons instruits spécialement qui allaient devenir les officiers du futur, comme le remarque le vice-amiral sir John Forbes : « C'était fondamentalement la même chose qu'une *public school*, avec un peu de marine¹⁸. » Les frais de 75 livres par an plus le coût de l'uniforme et d'autres fournitures étaient en fait pensés pour attirer un type particulier de garçons, issus du contexte particulier des classes moyennes à supérieures.

14 Entretien avec le capitaine de corvette Rupert Craven.

15 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

16 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

17 Evan L. Davies, « The Selborne Scheme: The Education of a Boy », dans Patrick Hore (dir.) *Patrick Blackett: Sailor, Scientist and Socialist*, London, Franck Cass, 2003, p. 25.

18 Entretien avec le vice-amiral Sir John Forbes, 5 novembre 2015.

Les cadets passaient au total quatre années au Naval College au cours desquelles « ils recevaient une instruction générale sur des bases modernes qui incluait une part exceptionnellement importante de sciences pratiques et d'ingénierie¹⁹ ». Le programme, qui ressemblait à celui d'une « bonne *public school* », comprenait des enseignements en « mathématiques, machines thermiques, électricité, en sciences appliquées et ingénierie ; en français – et en allemand pour les plus capables –, en dissertation anglaise et en littérature ; en histoire, tant générale que navale ; en géographie, navigation et en éléments de manœuvre ; ainsi qu'en culture religieuse²⁰ ». Un temps important était consacré à des ateliers, qui incluait une formation « à la charpenterie et à la fabrication de maquettes, au tournage, au moulage et à la fonderie, à la métallurgie et à la chaudronnerie, au dessin industriel²¹ ». Il y eut quelques changements pendant les années d'entre-deux-guerres. En 1921, le volume de formation en ingénierie avait été réduit des deux tiers. Désormais, les ingénieurs seraient recrutés par une filière différente. En 1937, un système de maisonnées, semblable à celui qui était mis en œuvre dans les *public schools*, fut introduit pour permettre aux cadets de se mélanger à des garçons d'âges différents, contrairement à ceux qui appartenaient à leur promotion, et pour développer un sens de la loyauté et de l'attachement à une maisonnée qui n'avait pas vocation à changer à la fin de chaque trimestre. Le système permettait aussi que soit développée une responsabilité accrue chez les cadets les plus anciens, comme majors de promotion ou chefs de maisonnée, à la manière des préfets dans une école civile.

Le vice-amiral Sir John Forbes décrit la routine du quotidien :

On se réveillait à 6 h 30 et c'était une performance. Tout se faisait à la cloche. Vous aviez tant de temps pour prendre votre douche froide, tant de temps pour brosser vos dents, etc. vous aviez tant de temps pour vous habiller... On commençait à 6 h 30, petit-déjeuner, puis nous défilions sur le terrain de manœuvre. Ensuite un enseignement, académique ou naval, jusqu'à l'heure du déjeuner. Après le déjeuner en hiver jusqu'à l'heure du thé, il y avait toutes sortes de jeux, il fallait s'occuper. Après le thé encore des enseignements jusqu'au dîner. Après le dîner une autre inspection de tenue, puis à nouveau des cours jusqu'à 21 heures et extinction des feux à 21 h 30. Des journées assez longues, peu de temps libre. Les mercredis [après-midi] il n'y avait pas de cours. L'été les cours étaient placés avant le thé. Après il y avait des jeux. C'était la seule différence entre l'été et l'hiver²².

19 Peter K. Kemp (dir.), *The Papers of Admiral Sir John Fisher*, London, Spottiswood, Ballantyne & Co., 1964, t. II, p. 174.

20 *Ibid.*, p. 179.

21 *Ibid.*

22 Entretien avec le vice-amiral Sir John Forbes, 5 novembre 2015.

Le système des *public schools* et la question éternelle des classes dans la société britannique ressortent tous deux du projet. Selon les explications de Rupert Craven, « Dartmouth avant-guerre, avec une intégration à treize ans, était presque entièrement une *prep school*²³ de la classe moyenne, précédemment payante. J'imagine donc que l'ambiance n'y était pas si différente²⁴. »

Ce n'était cependant pas la même chose pour tout le monde, explique Sir James Jungius : « Pour beaucoup l'internat n'était pas nouveau, mais c'était la première fois que j'étais pensionnaire. Je pense que j'avais juste un peu le mal du pays, mais ce n'était pas si insupportable que cela, vous savez²⁵. »

Pour d'autres, bons élèves de *grammar schools* publiques dont les parents ne pouvaient payer les frais de scolarité, il était possible de candidater pour des bourses. Bill Melly, qui intégra le Naval College en 1943, obtint une bourse après que son père, qui avait quitté son travail pour s'engager dans la réserve volontaire de la Royal Navy, n'a plus eu les moyens de payer. Par coïncidence, avant la guerre, son père avait emmené Bill et son frère à Londres où ils se rendirent à la Chambre des communes. Là, ils entendirent un débat :

C'est alors que le débat porta sur la question du snobisme à l'entrée à Dartmouth. Je m'assis, et il y avait un député gallois qui déclara : « Il y a un conducteur de tram dans ma circonscription dont le fils est brillant. Intelligent et plein d'allant, il n'a pas le moindre espoir d'intégrer Dartmouth. Même s'il y arrivait, son père n'en aurait pas les moyens. » Cela me marqua sur le moment. Peu après, le système de bourse se mit en place²⁶.

Le capitaine de corvette Tom Potts, entré en 1947, était de ces garçons : « À ce moment, le gouvernement travailliste venait de prendre ses fonctions après la guerre et ils disaient qu'il n'était pas juste que des gens capables qui voulaient s'engager dans la marine doivent payer des droits. Ils mirent en place un système de bourses et j'en obtins une. J'ai donc bénéficié d'un enseignement entièrement gratuit, sans avoir à payer l'uniforme ou quoi que ce soit... »

À son arrivée au Naval College il eut ce sentiment : « Très nerveux, je pense. J'avais toujours vécu chez moi et vous devez avoir à l'esprit que la plupart des autres cadets qui intégraient à l'époque avaient été en pensionnat et en *prep school*. Ils étaient donc habitués à cela. Je m'y suis fait très vite. Si tu ne peux

23 NdT. École préparant les enfants âgés entre deux et treize ans aux concours d'entrée aux écoles privées.

24 Entretien avec le capitaine de corvette Rupert Craven, 10 décembre 2015.

25 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

26 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

les battre, sois dans leur camp, me disais-je... Je regardais le comportement de chacun et les copiais²⁷. »

Le gouvernement travailliste de 1945 alla même plus loin. Les frais de scolarité furent abolis et l'entrée à treize ans fut éliminée au profit d'une intégration à seize ans dont on pensait qu'elle serait plus attractive pour les garçons des lycées publics. En tant que l'un des premiers garçons de seize ans, le vice-amiral Sir Robert Gerken parle « d'ouvrir grand les portes du statut d'officier de la Royal Navy aux classes inférieures », bien que dans le cas de ses camarades, « tous ceux d'entre [eux] qui arrivèrent à 16 ans venaient de *public schools* de toute manière²⁸ ».

COMBATTRE LE « FLEGME » : LES DÉFIS D'UN PROJET D'HISTOIRE ORALE POUR LE BRNC

40

L'un des plus grands défis liés aux entretiens de ce projet, tout particulièrement ceux qui sont étudiés ici des années 1930 aux années 1940 est la réticence des personnes interrogées à s'ouvrir et à parler de leurs sentiments. L'un d'entre eux fit remarquer à son intervieweur : « Bien sûr vous continuez à demander ce que nous en pensions, mais nous n'y pensions pas²⁹. »

Notre projet n'est certainement pas le seul à rencontrer une telle réticence – voir l'évaluation des mémoires des vétérans de la Deuxième Guerre mondiale par Walton³⁰ et les *Mémoires d'Anzac revisités* de Thomson, une enquête sur le traumatisme, la mémoire et l'histoire orale³¹. Lenore Layman fait face à la réticence d'anciens ouvriers de la centrale électrique d'East Perth dont il identifie quatre sources possibles : le décalage avec les raisons pour lesquelles l'interviewé donne son accord à l'entretien ; le fait d'être hors des limites du discours social du narrateur ; la douleur ; le décalage avec la mémoire collective³². Dans le cas de l'étude du BRNC, il est difficile d'avoir des certitudes sur l'origine d'une telle réticence. Est-ce la répression d'un traumatisme profond ? Lorsqu'il s'agit plus particulièrement de la génération passée par le Naval College dans les années 1930 et 1940, est-ce un phénomène largement culturel par lequel « pour des hommes nés dans la première moitié du xx^e siècle, rester flegmatique impliquait d'avoir la capacité d'exercer un haut niveau de contrôle cognitif

27 Entretien avec le capitaine de corvette Tom Potts, 2013.

28 Entretien avec le vice-amiral Sir Robert Craven, 10 décembre 2015.

29 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

30 Rodney Earl Walton, « Memories from the Edge of the Abyss: Evaluating the Oral Accounts of World War II Veterans », *The Oral History Review*, vol. 37, n° 1, 2010, p. 18-34.

31 Alistair Thomson, « Anzac Memories Revisited: Trauma, Memory and Oral History », *The Oral History Review*, vol. 42, n° 1, p. 1-29.

32 Lenore Layman, « Reticence in Oral History Interviews », *The Oral History Review*, vol. 36, n° 2, 2009, p. 207-230.

des domaines d'expérience subjectifs, viscéraux et émotionnels³³ ? Cela pourrait avoir été particulièrement vrai, peut-être, quand les parents avaient eu l'expérience du combat au cours de la Première Guerre mondiale, c'est ce que dit un interviewé quand il affirme que son père « ne pensait tout simplement pas parler de lui-même » après avoir vécu « une Première Guerre mondiale très dure dans les tranchées³⁴ ». Une autre forme de conditionnement culturel était peut-être moins subtile : il rapporte que la nuit précédant son entretien à l'Amirauté, sa mère l'emmena voir *In Which We Serve* au cinéma. Il se rappelle : « Je lui ai demandé : "Pourquoi m'as-tu emmené ? Essayais-tu de me rebuter ou de m'encourager ?" Elle n'a jamais répondu³⁵. »

L'un des domaines dans lesquels ces thèmes émergent dans nos entretiens est celui des châtiments corporels, considérés aujourd'hui comme une expérience inhumaine et très probablement traumatisante. Pourtant, comme un interviewé a souhaité le dire : « La perspective de chacun sur la vie était quelque peu différente. Des choses comme les châtiments corporels n'étaient pas, de loin, le propre de la marine. Pratiquement toutes les *public schools* et *prep schools* se livraient à des châtiments corporels. Personne ne trouvait cela terrible. Les parents giflaient leurs enfants. Nous vivions donc dans un monde différent³⁶. »

Le fait que ce narrateur ait jugé nécessaire de faire commencer son entretien par cette déclaration suggère que ce qui était considéré comme acceptable il y a soixante-dix ans serait considéré comme culturellement et moralement inacceptable aujourd'hui³⁷. Le système disciplinaire de l'époque est décrit de manière imagée par un grand nombre d'interviewés, qui ont des souvenirs très précis du régime, même s'ils en supportaient à l'époque les conséquences avec stoïcisme. Il y avait une hiérarchie très nette, décrite ici par le capitaine de vaisseau Duncan Knight :

Les coups étaient donnés le soir, après que nous étions rentrés. Nous étions allongés dans nos lits en pyjama, et on appelait un nom : « Knight ! », et on entendait ce type sortir dans le noir. Il mettait ses pantoufles. Nous avions alors des sortes de pantoufles en toile à l'époque et il se rendait – flip flop flip flop – dans la chambre du *term officer*³⁸, dans sa cabine, sur le palier entre les deux, l'appartement entre les dortoirs Exmouth et Anson. Un peu de silence,

33 Andre Capstick & David Clegg, « Behind the Stiff Upper Lip: War Narratives of Older Men with Dementia », *Journal of War and Culture Studies*, vol. 6, n° 3, 2013, p. 1-17.

34 Entretien avec le capitaine de corvette Rupert Craven.

35 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

36 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

37 Ce point a été soulevé lors d'un séminaire international organisé à l'université de Plymouth et en liaison vidéo avec l'université de Lethbridge, Canada, 1^{er} décembre 2016.

38 NdT. Cadre de proximité. Équivalent du lieutenant de vaisseau d'escouade ou « louffiat » dans la Marine nationale.

puis sa porte s'ouvrait, nous entendions trois claquements, et le type revenait en courant, sans se plaindre bien sûr, et il se jetait dans son lit, c'était tout. Et cela se produisit... Je pensais qu'il était impossible d'éviter d'être battu parfois. Il y avait ces « *slack parties* », elles étaient cumulatives. Si vous pouviez passer un mois sans ennui et vous dire que vous aviez une carte blanche, cela aurait été parfait, mais non. Même lorsque vous alliez à l'infirmerie pour une sorte d'infection, que vous y restiez deux semaines avec l'air ramolli en arrivant, tout reprenait à votre retour. Ce n'était pas annulé³⁹.

La *slack party* est décrite par Sir James Jungius :

42

Si vous aviez commis quelque chose d'interdit, vous pouviez être mis en *slack party*: quand tout le monde avait un peu de temps libre, vous vous précipitiez pour faire les choses. Vous deviez partir et revenir en l'espace de cinq minutes en tenue pour jouer au rugby, puis cinq minutes plus tard en tenue numéro un, puis cinq minutes plus tard dans une autre tenue avant de remettre votre malle en état, tout étant parfaitement plié. Il me semble que l'on faisait en plus de la gymnastique ou que l'on portait des armes ou quelque chose. À la base, on pouvait recevoir une *slack party*, ou une paire de gifles donnée par un major de promotion avec la corde de la cloche⁴⁰.

Duncan Knight poursuit :

Il y avait un autre type de punition, d'un genre intermédiaire, appelé *guff*, en cas d'offense envers quelqu'un de plus âgé que vous. Si vous croisie le chemin d'un ancien et que vous l'agaciez, il vous « guffait ». Le *guff* était assuré par les deux majors de promotion. Les « *Colleges senior* » et « *junior* » avaient chacun un major de promotion responsable des *guff offences*. Ils avaient des cabines que personne d'autre n'avait. Vous étiez appelé à leur cabine et dans les cas extrêmes ils pouvaient vous battre. Cela n'arrivait que rarement mais ils vous sermonnaient. On ne recommençait probablement pas. Ces punitions étaient appelées « mitrillages ». Elles survenaient si le major de promotion ou le louffiat décidaient que tout le groupe était en dessous de ce qui était attendu. Cela pouvait facilement se produire si une classe n'était pas à niveau au défilé. On décidait alors le « mitrillage » de la classe, et c'était un enfer absolu. Cela impliquait de descendre en courant à Sandquay qui est à peu près 300 pieds en contrebas, puis de remonter, en effectuant Dieu sait combien de sauts et de pompes. Ils étaient assez sévères. C'était bien sûr terrible si un ou deux cadets étaient réputés avoir mal manié leur arme et mis l'ensemble de leur promotion

39 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

40 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

dans l'embarras. Cela faisait partie du système et j'y reviendrai plus tard. Cela vous pousse à travailler ensemble. Je pense que c'en est assez sur les punitions, mais je peux vous le dire, elles formaient une part importante de notre vie⁴¹.

Pour les fautes plus sérieuses, comme fumer ou être pris avec la fille d'un fermier du coin, il y avait les « sanctions officielles », décrites par Adrian Holloway :

Cela concernait des fautes très sérieuses. Toute la promotion était réunie dans le gymnase et l'infortuné cadet qui était puni arrivait entre deux solides sergents des Royal Marines, placé sur un cheval d'arçons et battu face à la promotion, le capitaine de vaisseau, le capitaine de frégate et le capitaine des Royal Marines, ainsi que le médecin. C'était très désagréable. Cela n'est jamais arrivé à ma promotion, mais c'est arrivé à d'autres que j'ai connues⁴².

Interrogé sur les châtiments corporels il répond : « J'ai été magistrat pendant trente ans et je pense que cela aurait été une très bonne chose [rires] que bon nombre de jeunes qui m'ont été présentés soient battus⁴³. » Interrogé sur ce qu'il pensait des châtiments infligés par ses pairs il déclare : « C'était la même chose dans n'importe quelle *public school*... Je pense qu'il n'y avait là aucun sadisme⁴⁴. » Duncan Knight est un peu plus songeur : « Je ne sais pas si cela avait un effet à long terme : quand les choses sont désagréables, il est tellement plaisant qu'elles s'arrêtent, comme de se taper la tête dans le mur. Une fois que l'on savait que c'était passé, on ne l'oubliait pas, mais on ne se faisait pas de tracas, pas longtemps⁴⁵. »

En effet, recevoir des coups était peut-être considéré comme une forme de rite de passage. Selon Tony McCrum :

Certains de mes camarades disaient : « McCrum, tu es une chiffé molle ; tu n'as pas encore été battu. » Je ne l'avais pas encore été et j'en fus tracassé. Ils disaient : « Tu n'es pas vraiment un homme. » J'ai donc fait en sorte d'être battu en laissant traîner mes vêtements, en étant en retard en cours. Personne ne semblait s'en rendre compte. Je me sentais... Je laissais traîner plus d'affaires, j'arrivais encore plus en retard en cours... Il y avait bien des brouilles que l'on pouvait faire et finalement vint le grand jour. Nous étions toujours frappés en soirée. Si la lumière était allumée sur le palier du dortoir, nous pouvions voir grâce aux portes vitrées. Cette nuit-là, la lumière était allumée : « McCrum, sors ! » « Ça y est ! », pensai-je. Je reçus mes trois coups. Le matin je fus bien sûr obligé de

41 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

42 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

43 *Ibid.*

44 *Ibid.*

45 Entretien avec le capitaine de vaisseau Duncan Knight, 22 mars 2016.

montrer mon postérieur à toute la promotion, pour montrer que j’avais été corrigé comme il convenait. Quelle histoire! [rires]⁴⁶.

Il dit qu’il n’a pas rapporté à ses parents ce qui s’était produit, mais il déclare : « Je me souviens avoir écrit à ma mère que, selon moi, cet endroit n’était pas plus dur que Horace Hill... Je ne pense pas que la discipline m’ait contrarié. C’est juste que l’on savait comment s’y conformer⁴⁷. »

Un autre cadet, le capitaine de frégate Julian Loring, n’était pas si réservé : « J’ai été sanctionné deux fois au cours de mon premier trimestre (vers le milieu) et lorsque, de retour à la maison, j’ai montré mes bleus à mon père, il a failli appeler l’Amirauté. Le coupable était un major de promotion qui s’était emporté en disant qu’en général, “ce n’était qu’une claque dans le dos⁴⁸”. »

44

La discipline était aussi inculquée par d’autres moyens, moins draconiens, en particulier par la formation sur le terrain de manœuvre, dont le souvenir transparaît dans les entretiens. Le récit de Tony McCrum est typique :

On ne peut pas enseigner la discipline... Nous passions alors des heures sur le terrain de manœuvre. Et si vous le remettiez en cause – ce que j’ai fait, j’étais alors un peu râleur – si vous le remettiez en cause, on vous disait que c’était pour s’assurer de votre obéissance immédiate aux ordres. Si l’on vous apprend comment vous tenir, être attentif, vous mettre à l’aise, ou tout autre chose, ou épauler une arme correctement, alors vous réagirez toujours bien aux ordres⁴⁹.

En outre, leur réponse ordinaire aux questions sur leurs sentiments est qu’ils étaient trop occupés pour avoir le temps de penser à leur maison et à leurs parents qui leur manquaient, à la justice ou à la discipline qui leur était imposées. Selon le capitaine de frégate Derek Willian : « C’était selon moi un lieu isolé, mais vous étiez tellement occupé que cela ne faisait pas autant d’effet que cela l’aurait fait autrement⁵⁰. » Bill Melly est moins mélancolique : « J’étais tellement impliqué. Je rentrais chez moi pour d’assez bonnes périodes, trois fois par an, comme en internat. La maison vous manque, c’est sûr. Ma mère et moi nous écrivions toutes les semaines, cela maintenait la relation⁵¹. » Par contraste, Tony Fletcher déclare : « J’écrivais à mes parents, des lettres bien sûr très formelles et soignées, non pas pour dire “Maman” ou “Papa” ou toute autre familiarité de

46 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

47 *Ibid.*

48 Entretien avec le capitaine de frégate Julian Loring, 28 novembre 2015.

49 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

50 Entretien avec le capitaine de frégate Derek Willian, 25 janvier 2016.

51 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

ce type, et je pense que nous étions très formels⁵². » Cela aurait pu être un reflet du temps, mais la comparaison de leurs entretiens fait clairement ressortir que Billy Melly venait d'une famille proche et attentionnée, tandis que celle de Tony Fletcher était souvent séparée, avec son père dans la marine et la faible santé mentale de sa mère.

Pendant une bonne partie de la période couverte par ces entretiens, la guerre menaçait ou était en cours. Adrian Holloway souligne :

Plus nous nous rapprochions de la guerre, plus nous étions motivés. Nous espérions, quoique nous ne fussions qu'un tout petit rouage, être de quelque utilité dans la lutte contre Hitler. [...] J'étais dans mon 9^e trimestre [lorsque la guerre éclata], ce qui signifiait qu'il m'en restait deux en septembre 1939. Le contraste entre guerre et paix fut grand à Dartmouth. Les officiers du temps de paix avaient disparu et à leur place se trouvaient ce qu'on appelait des « rechapés » – d'anciens officiers à la retraite revenus pour faire office de louffiats. Ils étaient charmants. Bien sûr, nous eûmes alors des rideaux. Nous n'avions jamais eu de rideaux avant... L'ensemble des lieux devait être placé dans l'obscurité. Il y avait des mitrailleuses sur le toit – je ne pense pas qu'elles aient fait beaucoup de bien – et nous commençâmes à creuser des tranchées. Nous étions sur le pied de guerre⁵³.

Tous les « rechapés » n'étaient pas des officiers à la retraite. Certains avaient été très actifs pendant la guerre et avaient été affectés au Naval College pour récupérer. Typiquement, rappelle Billy Melly, « ils en parlaient très peu. Peut-être leur avait-on dit de ne pas en parler, pour ne pas [leur] faire peur⁵⁴. » Quand aller à la guerre devint une réalité, Sir John Forbes admet s'être senti « enthousiaste que la guerre continue, d'aller à la mer, tout en ayant une vraie appréhension⁵⁵ ». Adrian Holloway se rendit compte avant que la guerre n'éclate que « la guerre n'était pas [son] métier, mais la guerre approchant, il devenait assez évident qu'il faudrait prendre la mer, probablement pour agir. [Il] n'allait être nulle part ailleurs que dans la marine⁵⁶ ».

Une conséquence indirecte de la guerre fut l'arrivée de cadets recrutés spécialement en 1939. Le plan de recrutement spécial fut introduit par Sir Winston Churchill alors premier lord de l'Amirauté en 1913, pour augmenter le nombre d'officiers s'engageant dans la flotte. Dans ce système, des garçons âgés de dix-sept à dix-huit ans, qui avaient achevé leur cursus dans des *public*

52 Entretien avec le capitaine de frégate Tony Fletcher, 31 octobre 2015.

53 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

54 Entretien avec le capitaine de frégate Bill Melly, 30 mars 2016.

55 Entretien avec le vice-amiral Sir John Forbes, 5 novembre 2015.

56 Entretien avec le lieutenant de vaisseau Adrian Holloway, décembre 2013.

schools, pouvaient intégrer la marine comme cadets pour une formation de six mois sur un bâtiment-école. En 1939, le bâtiment-école le *Frobisher* était en entretien. Les cadets spécialement admis furent donc transférés à Dartmouth⁵⁷.

Bien que séparés du Naval College classique, ces cadets spécialement recrutés ou cadets « Benbow » ajoutent une touche supplémentaire au tableau de l'institution pendant la guerre, en particulier par l'intégration de cadets de pays alliés et du Commonwealth. Parmi ces nationalités on trouvait des Français libres, des Belges, des Hollandais, des Polonais et des Norvégiens, mais aussi des Australiens, des Néo-Zélandais, des Indiens et des Canadiens. L'amiral Sir John Treacher, un cadet Benbow britannique, se souvient « de ces cadets étrangers plus âgés, qui étaient déjà des officiers matures. Ils avaient l'autorisation de fumer, de sortir, ce qu'[eux] ne pouvaient faire, et s'adapter à ce mélange était vraiment bon pour tout le monde⁵⁸ ».

46

Le capitaine de vaisseau Rolfe Monteith rejoignit Dartmouth depuis le Canada en 1941. Il se souvient « d'un groupe de jeunes gens brillants qui se mélangeaient tous ensemble », qui « récupéraient, selon les mots des Français, l'attitude britannique ». Il fut impressionné par la formation, même si le leadership ne figurait pas à l'agenda. « Il n'avait pas besoin de l'être. » Selon lui « les Brits avaient raison – ils avaient le ton juste. Je ne sais pas si c'était un hasard, mais ils avaient une masse de gens potentiellement difficiles ». En tant qu'ingénieur il n'alla pas lui-même à la guerre, mais ses collègues canadiens lui disaient « toujours au pub ». « Bien sûr, Dartmouth peut avoir semblé décontracté, mais nous avons baigné dans les principes⁵⁹ », rappelle-t-il.

Le harcèlement et les abus sexuels forment un sujet plus sensible et difficile, que l'on ne rencontre généralement pas. Un consensus semble se dégager sur le fait que le harcèlement – distinct des taquineries – n'était pas un vrai problème, tant le système des louffiats et des majors de promotion était carré. Tony Fletcher se souvient « avoir mis des gens dans leur malle et leur avoir fait descendre les escaliers. Pas très sympathique ». Mais il ajoute : « Je ne pense pas qu'il y avait beaucoup de harcèlement, les gens étaient en général très agréables avec nous⁶⁰. » De même, Bill Melly déclare :

Je n'avais conscience d'aucun harcèlement. Il y en avait moins que dans ma *prep school*. Je pense que les majors de promotion faisaient assez attention, et qu'ils savaient. Les louffiats et les majors de promotion se rencontraient une fois par

57 Faisait partie de la première promotion de 1939 SAR le prince Philippe de Grèce et de Danemark, qui allait établir des liens d'amitié avec sa future épouse, SAR la princesse Elizabeth, pendant une visite royale en juillet 1939.

58 Entretien avec l'amiral Sir John Treacher, 4 janvier 2016.

59 Entretien avec le capitaine de vaisseau Rolfe Monteith, 28 octobre 2016.

60 Entretien avec le capitaine de corvette Tony Fletcher, 31 octobre 2015.

semaine ou tous les quinze jours. Ils connaissaient les cadets qui luttèrent pour tout suivre, qui avaient le mal du pays et ils essayaient de les aider. Je ne me souviens d'aucun harcèlement, de passage à tabac dans les bois ou de quoi que ce soit⁶¹.

Sir James Jungius observe : « Je ne me souviens d'aucun harcèlement sérieux... Nous étions trop occupés pour harceler qui que ce soit, même si nous l'avions voulu. Peut-être ai-je eu de la chance, mais je n'ai jamais eu connaissance d'un harcèlement significatif⁶². » La question des abus sexuels n'est pas du tout soulevée. Il serait naïf de penser qu'il n'y a eu aucun abus entre les cadets ou qu'aucun abus n'a été infligé par les officiers. Un seul, Tony Fletcher, le mentionne, et assez vaguement, quand on lui demanda s'il était au courant d'abus :

Certainement pas, d'aucune manière, et les seules avances sexuelles étaient liées au fait que certains élèves de ma promotion avaient la réputation d'être des *smoothies* parce qu'ils n'étaient pas très velus. On trouvait généralement que les *smoothies* étaient très désirables, et je me suis demandé depuis si certains peuvent être devenus homosexuels à cause de cela... Je pense que la plupart d'entre eux ont continué de vivre et il se peut qu'ils n'aient jamais su qu'on les qualifiait de *smoothies*⁶³.

Un seul cas est connu pour cette époque, mais il n'est pas abordé dans ces entretiens. La référence la plus proche est faite par Tony McCrum qui précise : « Notre dernier louffiat était homosexuel. Il le cachait mais se suicida tristement quelques années après avoir quitté le Naval College. » Il poursuit en parlant avec humour des danses du samedi soir entre garçons, jouant tour à tour le rôle de la femme⁶⁴ ! En fait, son louffiat n'était pas homosexuel mais abusait des garçons. Quand on le découvrit, il se suicida alors qu'il était consigné à son poste aux soins de l'aumônier de son bâtiment.

Que faire du récit ou de la connaissance imparfaite d'une histoire ? Notre narrateur réfrène-t-il un souvenir personnel douloureux ou le traumatisme d'un ami ? Se rappelle-t-il simplement de quelque chose qu'il a entendu ou mal entendu quelques années plus tard ? Penser l'un ou l'autre serait déplacé.

Une solution à ce dilemme serait de mener des entretiens supplémentaires et de développer une relation fondée sur la confiance et le respect mutuel entre l'intervieweur et l'interviewé. Ce n'est cependant pas possible dans le cadre

61 *Ibid.*

62 Entretien avec le vice-amiral Sir James Jungius, 6 février 2016.

63 Entretien avec le capitaine de corvette Tony Fletcher, 31 octobre 2015.

64 Entretien avec le capitaine de frégate Tony McCrum, septembre 2015.

du projet en cours qui se concentre sur l'enregistrement de 60 entretiens au total sur les décennies 1930-1989. Par conséquent, nous disposons d'un large panel d'enregistrements appartenant à des époques, des contextes sociaux et des grades différents, qui permettent d'identifier nombre de thèmes clés mais qui pêche sans doute par un manque de profondeur du contenu. L'entretien lui-même est conduit par des volontaires qui ont suivi une journée de formation plutôt que par des historiens professionnels ou expérimentés. Ce n'est pas une critique mais une simple observation. Cette méthode de collecte des entretiens limite le contrôle sur leur conduite, mais elle permet aussi une flexibilité et une diversité d'approches, depuis celle des étudiants de l'université de Plymouth, jusqu'à celle d'épouses d'officiers à la retraite, de psychologues, ou de ceux qui ont simplement un intérêt pour le sujet. Cela permet, particulièrement pour ce projet financé par le HLF, à une communauté plus large de s'engager dans le projet, le musée, le Britannia Royal Naval College et bien sûr les sujets des entretiens eux-mêmes.

48

Le projet d'histoire orale du Britannia Museum se distingue des histoires orales traditionnelles dans le sens où ses sujets seraient normalement considérés comme appartenant à une élite dont l'histoire collective est bien documentée sous la forme écrite traditionnelle et archivistique. Cette supposition néglige pourtant l'histoire des cadets moyens ou ordinaires passés par le Britannia Royal Naval College qui ont simplement fait leur métier et ont eu une carrière bonne plutôt qu'exceptionnelle. De plus, l'essentiel des archives ne traite pas des sentiments personnels qui sont refoulés chez beaucoup de ceux qui ont été rencontrés dans ce projet. Comme le faisait remarquer un interviewé des années 1970, ses enfants ont plus appris de lui en 80 secondes d'entretien sur Twitter qu'en 40 ans⁶⁵! Cela a été un défi important dans l'enregistrement d'entretiens qui a éclairé d'un jour nouveau l'expérience d'être un cadet en formation à Dartmouth et il est important, lorsque nous évaluons les histoires collectées, qu'en tant qu'historiens nous ne tentions pas de deviner les causes. Ceci dit, il est clair que le projet a mis en lumière des thèmes clés qui s'étendent du changement des structures de classe et des attitudes sociales à la répression de l'émotion face à la guerre ou à la privation physique ou émotionnelle. Ce projet est d'un apport unique et inestimable à notre compréhension de la manière dont le Britannia Royal Naval College a préparé des officiers de la Royal Navy à la vie en mer pendant un siècle.

Traduit de l'anglais par Jean-Marie Kowalski

65 E-mail du capitaine de corvette Cliff Williams au projet d'histoire orale du BRNC, 2 avril 2016.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

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

La Real Armada

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

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-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.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*

« 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 XVIII^e siècle*
Jean Mascart