

Revue d'histoire maritime

25

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

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 Bouédec – 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

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Christian Huetz de Lemp, *Le Paradis de l'Amérique. Hawaï, de James Cook à Barack Obama*, Paris, Vendémiaire, 2017, 431 p.

Très grand géographe, notre meilleur connaisseur des milieux insulaires du Pacifique, passionné par les mers, leurs activités et leur histoire, Christian Huetz de Lemp fut aussi un très grand historien. Ayant commencé par un livre très neuf sur la *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV* (Mouton, 1975), il nous a donné, avant de nous quitter à jamais, un livre tout aussi neuf, qui est le premier ouvrage de synthèse en français sur l'évolution de l'archipel hawaïen depuis sa découverte par James Cook. Fruit de plus d'un demi-siècle de recherches, cette brillante synthèse sera pour longtemps l'ouvrage de référence sur ce sujet à la fois sur le fond et par les références apportées, tant la maîtrise des questions abordées par son auteur est totale.

Considérée sous l'angle du maritime, l'histoire des îles Hawaï présente un double paradoxe. D'une part, ces terres ont été peuplées grâce à leurs remarquables qualités de navigateurs par des Polynésiens venus s'installer dans ces îles qui restèrent totalement isolées pendant des siècles : « [...] c'est même le seul grand archipel proprement océanien isolé dans les immensités maritimes du Pacifique Nord » (p. 9). À un moment qui nous échappe, ces migrations ont cessé, et tout contact s'est arrêté alors même que la vie maritime continuait, les Hawaïens étant d'excellents pêcheurs et tirant de la mer des ressources infiniment précieuses¹. Il est vrai que du point de vue maritime, l'isolement géographique reste un fait majeur : « Les Hawaï sont certainement l'ensemble insulaire important le plus éloigné de toute masse continentale et de toute autre grande terre insulaire, à près de 4 000 km de la Californie à l'est comme de Tahiti au sud, et à 6 200 km du Japon vers l'ouest » (*ibid.*). Mais cet isolement n'a pas eu d'effets négatifs : un chapitre intitulé « Hawaï avant », consacré à la période qui précède la découverte européenne, analyse la société indigène en mettant l'accent sur l'importance des divinités et des tabous religieux, sur la nature de cette société de castes et son fonctionnement, qui s'accompagnent d'une réelle abondance alimentaire. Il en résulte « la bonne santé globale de la population,

1 Les Hawaïens étaient aussi d'excellents nageurs, sans oublier qu'on leur doit l'invention du surf.

observée par la plupart des premiers voyageurs », et l'existence « d'excédents alimentaires dont bénéficièrent largement Cook, Vancouver et quelques autres » (p. 51). D'autre part, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, comme auparavant les Antilles, ces îles ont connu le développement d'énormes plantations de sucre et d'ananas, permis par le traité signé en 1876 de réciprocité – en fait de libre-échange partiel – entre les Hawaï et les États-Unis, et c'est pour d'autres raisons (la nécessité de liaisons avec les États-Unis, les échanges commerciaux indispensables pour nourrir la population, les impératifs militaires et en toute fin de période le développement du tourisme) que s'est maintenu le lien avec l'environnement marin, dont il apparaît finalement qu'une fois l'installation polynésienne achevée, il n'a plus occupé, jusqu'aux années 1940, qu'une place secondaire. L'attaque meurtrière sur Pearl Harbor le 7 décembre 1941 fut par là même un tournant sur lequel nous est proposée en quelques pages une mise au point à laquelle on se référera longtemps (p. 303-323). Par la suite, l'île d'Oahu, qui était déjà une sorte de forteresse navale, aux dires des amiraux américains, devint la base de la reconquête américaine du Pacifique : 28 000 militaires en 1940, 378 000 en 1944.

C'est donc l'étude d'un ensemble insulaire, dont l'économie de plantation devenue si importante reposait entièrement sur les relations maritimes, qui est réalisée ici. Un aspect fondamental en est l'importance des immigrations successives qui ont amené aux îles Hawaï, en vagues successives et complexes, des dizaines de milliers de Chinois, de Japonais, de Philippins, d'Américains bien sûr, mais aussi de Portugais, le tout aboutissant à une population d'une grande multiplicité ethnique. Cela a correspondu au déclin démographique marqué de la population indigène dont le recul² n'aurait pas permis le développement de ces plantations mises en place par des Américains, essentiellement au profit de familles installées dans l'île dès le début du XIX^e siècle, dont les représentants étaient avant tout venus comme missionnaires protestants. Elles n'ont cessé de contrôler l'économie, mais aussi la politique, avec l'appui plus ou moins continu, plus ou moins variable de la famille royale et des chefs régionaux. La famille royale, mise en selle par le grand souverain qu'a été Kamehameha I^{er}, s'est efforcée pendant longtemps de préserver une indépendance qui en réalité n'a jamais été que partielle, avec l'aide de certains immigrants américains, souvent issus des familles missionnaires, qui vinrent graviter autour des souverains successifs, les aidant, les influençant et aussi en tirant profit. Mais lorsque

2 Il y aurait eu au moins 200 000 Hawaïens – au plus 300 000 à la fin du XVIII^e siècle ; par suite des maladies nouvelles amenées essentiellement par les Européens, ils n'étaient plus que 73 138 en 1853 et 39 656 en 1900, mais ils sont 258 500 en 2003, en incluant les métis. Notons que les descendants de « Blancs caucasiens » sont 287 000, de Japonais 204 000, de Philippins 163 000, de Chinois 48 000, et les métis non hawaïens 224 000.

l'économie de plantation se mit en place, les divergences d'intérêt étaient devenues si fortes que la reine Liliuokalani fut renversée en janvier 1895, et la république proclamée. Puis survint en 1900 l'annexion aux États-Unis devenue quasiment inexorable lorsque les dirigeants de ces derniers réalisèrent lors de la guerre avec l'Espagne et des prémices du conflit russo-japonais à quel point les îles Hawaï leur étaient indispensables pour contrôler le Pacifique Nord.

L'isolement maritime de celles-ci ne leur donnait aucun moyen d'échapper à l'emprise américaine, même si à deux ou trois reprises la France et l'Angleterre, parfois réunies, réussirent à freiner le processus. Il en résulta deux conséquences majeures. La première fut la destruction de plus en plus rapide de la société indigène qui en était encore au moment de la découverte par Cook au niveau technique de la pierre polie. Elle a été placée toujours davantage dans une situation coloniale qui eut un coût évident pour la population hawaïenne réduite en dehors d'une élite très minoritaire à une situation d'infériorité pour laquelle les formes d'appropriation des terres au profit avant tout des *haoles*³ furent un élément décisif⁴. Christian Huetz de Lempis s'y attache longuement et nous donne ainsi un modèle d'étude de la mise en situation dominée de cette société indigène insulaire dont il connaît à fond le fonctionnement et les règles. La deuxième fut donc la venue toujours plus accentuée d'immigrants. Parce qu'ils ont tenu la place la plus considérable, l'ouvrage s'attarde davantage sur les Japonais (mais l'auteur a étudié à part, dans de beaux articles, les Chinois et les Portugais) ; l'un des points d'analyse les plus frappants est leur fidélité aux Américains durant la guerre entre le Japon et les États-Unis, plus de 50 000 d'entre eux s'engageant dans les troupes américaines. On peut y voir une intégration réussie qui au demeurant ne se limite pas aux Hawaïens actuels d'origine japonaise avec des sénateurs, représentants ou gouverneurs issus de cette considérable immigration. Aujourd'hui, les Japonais – en particulier les couples de jeunes mariés – tiennent une place très importante dans la croissance très rapide du tourisme hawaïen dont la célèbre plage de Waïkiki, avec son extraordinaire nombre d'hôtels, est le centre majeur. Le nombre des touristes était de 22 190 en 1929 ; aujourd'hui, il est supérieur à 2 millions. Mais depuis un demi-siècle, même si les relations maritimes restent considérables, ce ne sont plus les liaisons par mer qui assurent l'essor économique – d'ailleurs depuis cette époque l'économie de plantation a disparu –, mais le trafic aérien, qui soutient

3 Le terme désigne les immigrants blancs, essentiellement américains.

4 Il faut faire une place essentielle à l'Act de 1850 qui prévoit la liberté de vente et d'achat des terres pour les étrangers, résidant ou non aux Hawaï, avec pour résultat « un formidable transfert par achat des terres indigènes au profit des Blancs » (p. 19-20), ceci « dans une proportion qu'on ne trouve nulle part ailleurs dans le monde tropical et en particulier dans les autres archipels du Pacifique » (p. 141).

« le développement effréné de l'industrie des loisirs » ; il a totalement mis fin à l'isolement des îles Hawaï qui sont aujourd'hui « l'une des grandes plaques tournantes des liaisons aériennes dans le Pacifique, un véritable *hub*, et l'une des destinations touristiques majeures du globe » (p. 10). Il y a eu en même temps un renouveau indigène, en particulier lorsque les îles Hawaï sont devenues en 1959 le cinquantième État des États-Unis, et une « vitrine de la diversité à l'américaine » qu'incarne en particulier Barack Obama qui y a passé sa jeunesse.

L'archipel des Hawaï est ainsi passé par une succession d'époques économiques s'accompagnant d'évolutions démographiques et sociales d'une grande ampleur, mais toujours liées à la mer. C'était la première caractéristique de la société polynésienne découverte par Cook et ses marins. Une deuxième étape fut, par suite de leur situation dans le Pacifique Nord, celle de point de passage et d'escale pour le commerce des fourrures entre le Nord-Ouest américain et la Chine, ce sur quoi se greffa une exportation du bois de santal local vers Canton. Puis, durant la première moitié du xx^e siècle, elles furent l'escale majeure de la chasse à la baleine dans le Pacifique Nord, activité à laquelle participèrent comme matelots de nombreux Hawaïens ; plusieurs centaines de baleiniers y hivernaient chaque année, principalement à Honolulu, et ce fut le début de la transformation de la société de l'archipel, notamment par « dégradation de la condition sanitaire de la population indigène » (p. 117). À partir de la fin des années 1860 régna pendant longtemps l'économie de plantation qui n'aurait pu se développer si les transports maritimes n'avaient permis d'amener entre 1876 et 1933 plus de 400 000 immigrants dont la majorité restèrent ; ce sont également ces transports maritimes, essentiellement vers les États-Unis, qui permirent à l'économie sucrière et à celle de l'ananas de fonctionner, le tout contrôlé par quelques grandes firmes dont cinq principales, les *Big Five*, qui ont clairement pris le contrôle de l'économie des îles et en fait de l'archipel tout entier pendant près d'un siècle. Puis, après le premier conflit mondial, les navires amenèrent de plus en plus de touristes ; ce type de transport reste actif grâce aux paquebots de loisirs mais ils ont donc été supplantés par les avions qui permettent à un nombre étonnant de visiteurs de profiter du caractère « enchanteur » tant vanté de ces îles – surtout Honolulu –, de leur climat et de leurs plages, de venir profiter de leurs rivages maritimes exceptionnels. La fin du xix^e et le début du xx^e siècle avait déjà marqué une forte croissance de la population de l'archipel : 57 000 habitants en 1872, 423 000 en 1940 ; elle est extrêmement rapide depuis un demi-siècle : 1 223 000 en 2003.

Parmi les autres thèmes majeurs de l'ouvrage, il faut encore souligner l'étude très complète du maintien pendant plus d'un siècle, malgré la venue des étrangers, et de l'évolution d'une royauté indigène, qui a bénéficié pendant longtemps d'une non-volonté américaine de colonisation, et qui a toujours fait appel à

des conseillers étrangers⁵ qui l'ont poussé à se « constitutionnaliser » sans cesse davantage⁶. En même temps, notamment par souci de se maintenir au pouvoir, mais aussi par suite du « modernisme » de plusieurs des souverains fascinés par la civilisation occidentale européenne, à partir de l'instauration de l'héritage des terres (1839-1841) puis du droit concédé aux étrangers d'en acquérir (1850), elle n'a jamais été un rempart contre l'emprise étrangère, quelques sursauts mis à part. Il est vrai qu'elle ne pouvait s'appuyer ni sur des cadres indigènes en nombres suffisants ni sur des couches moyennes de souche hawaïenne (p. 100-101). Le rôle des missions et des missionnaires américains⁷ avait pu de ce fait être majeur. Il est passionnant de voir, grâce à l'auteur, comment ils ont réussi à se mettre en situation dominante et à créer quelques puissantes dynasties familiales, liées entre elles, véritable oligarchie qui a dominé pendant longtemps la vie des Hawaï et joué un rôle capital dans leur évolution : « nulle part autant qu'à Hawaï la christianisation n'a été aussi étroitement associée à la mise en place d'une élite liée à la mission, qui a dominé par la suite la vie de l'Archipel pendant plus d'un siècle » (p. 83).

Jean-Pierre Poussou

Jörg Ulbert & Sylviane Llinares (dir.), *La Liasse et la Plume. Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017.

Publication des actes d'un colloque tenu à Lorient en juin 2014, ce recueil collectif permet de disposer d'une précieuse mise au point sur un sujet jusqu'à présent peu étudié, les bureaux du secrétariat d'État de la Marine, du temps de Colbert à la chute de la monarchie. Les seules références bibliographiques disponibles dataient toutes deux de la veille de la Première Guerre mondiale : G. Dagnaud, *L'Administration centrale de la marine sous l'Ancien Régime* (Paris, Imhaus et Chapelot, 1913) et la thèse d'A. Le Hénaff, *Étude sur l'organisation administrative de la marine sous l'Ancien Régime et la Révolution* (Paris, Larose & Tenin, 1913 également). Pendant un siècle de large désintérêt historiographique pour cette question, il a fallu se satisfaire de ces ouvrages et se reporter aux introductions des inventaires d'archives du fonds Marine ancien des Archives nationales. Mais la restructuration de celui-ci au cours du XIX^e siècle selon des axes de classement ne correspondant guère à l'organisation des bureaux du défunt secrétariat d'État et les tris qui en sont résulté, n'ont certainement pas favorisé ce type d'étude appuyée sur les documents de la pratique administrative. Il y a toujours un moment où l'historien de la marine se trouve confronté aux

5 Déjà Kamehameha I^{er} s'appuie sur deux anciens marins, l'un anglais, l'autre américain.

6 Voir la Constitution de 1840, puis celle de 1852.

7 Basé à Boston, c'est l'American Board of Commissioners for Foreign Missions (ABCFM).

gens des bureaux, ne serait-ce que pour essayer de comprendre les modalités de la prise de décision, mais il reste assez souvent sur sa faim, faute de documents parfois, par manque de compréhension claire du fonctionnement réel de cette administration souvent.

310 La démarche adoptée ici est inspirée de celle qui a guidé depuis deux décennies plusieurs travaux sur le fonctionnement du secrétariat d'État de la Guerre (E. Pénicaut, Th. Sarmant) et sur les ministres de Louis XIV (Th. Sarmant et M. Stoll). Trois axes ont été privilégiés, formant l'armature du volume : retracer l'évolution des subdivisions administratives du secrétariat d'État ; restituer le travail quotidien des bureaux ; mettre en évidence les liens de parentèle ou de clientèle entre les agents. Un tel programme dépasse bien sûr les limites du présent ouvrage et on n'y trouvera pas une synthèse, à l'évidence irréalisable dans l'état actuel des travaux, sur le secrétariat d'État de la Marine, ni une étude des modes de prise de décision en matière navale, mais une succession de coups de projecteur trouant une ténèbre plutôt épaisse sur la vie ordinaire de l'institution, l'information sur un même sujet pouvant être à trouver à divers endroits du volume. On sera sensible à la diversité des approches qui met en valeur aussi bien l'évolution de l'organisation des bureaux (J. Ulbert) que la correspondance ministérielle (S. Martin), l'hôtel versaillais des Affaires étrangères et de la Marine (B. Baudez) que les procédés et le langage de la réforme sous Louis XVI (S. Llinares), la manière d'administrer tant les consulats (J. Ulbert) que les colonies (C. Méliçon spécifiquement pour la guerre de Sept Ans, M. Houllémare à propos des commis), et celle de produire, interpréter et diffuser l'information technique concernant l'artillerie (D. Plouviez), comme enfin des trajectoires et des carrières (Dumetz présenté par Y. Carbonnier, Goix par O. Corre).

Au fur et à mesure des contributions se dessinent des lignes de force et des questions. Signalons d'abord le caractère vraisemblablement imprévisible et non planifié de cette histoire qui voit la rapide mise en place sous Colbert d'une administration centrale aux tâches vite considérables assumées par un nombre croissant d'agents, des 3 collaborateurs de Colbert en 1669 aux 215 employés du secrétariat en 1793. Dans des bureaux à l'organisation plus complexe sont élaborées des pratiques de correspondance, d'archivage et d'indexation en même temps que des procédures pour obtenir, faire remonter et traiter l'information. La nature même de ce département obligé de traiter avec des interlocuteurs lointains, consuls et officiers coloniaux, a fait naître des liens administratifs spécifiques comme suscité des modifications de part et d'autre, l'orientation davantage politique des consulats comme l'apparition des gens de colonies dans les bureaux versaillais. Avec la protection ministérielle et, de plus en plus la durée, des carrières deviennent possibles, des affaires parfois aussi, des

ascensions pour les plus heureux. Une caractéristique frappe pourtant le lecteur s'il est plus proche de la mer que de la vie administrative : l'absence quasi totale de marins dans ces bureaux, si frappante quand on songe au Board of Admiralty.

Olivier Chaline

Patrick Villiers, avec la participation de Jean-Claude Lemineur, *L'Hermione. La Fayette, Latouche-Tréville, deux hommes, une frégate au service de l'indépendance américaine*, Nice, ANCRE, coll. « Archéologie navale française », 2015.

Paru en 2015, l'année du grand voyage de la réplique moderne de la frégate *Hermione*, l'ouvrage dû à Patrick Villiers, avec l'aide de Jean-Claude Lemineur, bénéficie du gros travail réalisé par l'un et l'autre depuis de nombreuses années. Il suffira d'évoquer les études du premier sur les frégates et l'ouvrage en collaboration avec Laurence Chatel de Brancion, *La Fayette. Rêver la gloire* (Paris, Monelle Hayot, 2013), et, du second, sa monographie de référence, *L'Hermione. Frégate de 12, 1779-1793* (Nice, ANCRE, 2015). L'angle d'approche retenu ici est, comme l'exprime clairement le titre, le lien entre deux hommes, La Fayette, le passager, Latouche-Tréville, le commandant, et un excellent navire, l'*Hermione*, frégate de 12.

On appréciera que la carrière opérationnelle du bâtiment n'ait pas été traitée par prétérition, au-delà du fameux voyage de Rochefort vers Boston en 1780. L'*Hermione* fut un vrai navire de guerre qui prit part à des combats, ainsi près de Louisbourg en juillet 1781 – un tableau en témoigne – et qui fit ensuite une longue campagne dans l'océan Indien de 1782 à 1784.

Il faut tout d'abord saluer la grande qualité iconographique de l'ouvrage qui présente 230 photos de documents d'archives, de cartes et de plans, de modèles de navires, etc., ce qui rend la lecture particulièrement plaisante et instructive. Chacun des trois héros de cette histoire, le « héros des deux mondes », le navire et son commandant, a son temps dans l'ordre des chapitres qui les ont comme tressés ensemble. Comme Ariane dans le labyrinthe, La Fayette nous guide à travers le propos, il nous fait découvrir les frégates rochefortaises aussi bien que les opérations secrètes ou non menées contre la Grande-Bretagne, il nous fait monter à bord de l'*Hermione* et connaître son jeune et talentueux commandant, Latouche-Tréville. Avec lui, c'est tout un équipage qui nous est présenté en même temps qu'un système d'armes. Nous pouvons ensuite suivre tout une série d'opérations, en Amérique du Nord, avec les *Insurgents* puis avec le déploiement en force de la marine de Louis XVI, avant que l'*Hermione* ne soit envoyée rejoindre l'escadre de Suffren aux Indes orientales. Un ultime chapitre nous relate le triste naufrage de la frégate, le 20 septembre 1793, sur les roches du Four au large du Croisic, à cause d'un pilote incompetent. L'épave a été retrouvée en 1984 par l'archéologue naval Michel Vazquez puis, en 2005, une ancre et deux canons furent remontés.

Tout au long du volume, le propos met toujours le lecteur au contact direct des sources, ce qui est un choix fort judicieux. Citations substantielles, photographies et, *in fine*, annexes très bien venues (le rôle d'équipage, les instructions au lieutenant de vaisseau de La Touche, puis celles remises par Vergennes à La Fayette) sont d'un grand intérêt. C'est donc un livre aussi plaisant à consulter que solidement documenté qui réjouira tous les passionnés de l'*Hermione*.

Olivier Chaline

Luca Lo Basso, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci editore, 2016, 190 p.

312

Professeur en histoire moderne à l'université de Gênes et directeur du laboratoire d'histoire maritime et navale (NavLab) basé dans cette même université, Luca Lo Basso est l'auteur de nombreuses publications sur les relations commerciales entre les ports de Ligurie et l'ensemble de l'espace méditerranéen. Si l'auteur a surtout privilégié dans ses travaux les acteurs majeurs des échanges marchands (armateurs, négociants, sociétés commerciales) et l'outillage nautique, il entend dresser ici, comme le mentionne le sous-titre de l'ouvrage, un tableau de la « vie quotidienne des marins génois au XVIII^e siècle ». Les « marins génois » ne sont pas les seuls marins de Gênes mais ceux de l'ensemble de la *Riviera* ligure, de San Remo à Sestri Levante. Il s'agit, comme observé sur d'autres littoraux européens, d'un monde complexe et divers, où l'opulence côtoie la misère, ainsi que le rappelle l'étude des biens des gens de mer réalisée à partir de sources dont l'exploitation est désormais classique (testaments et inventaires après décès).

Ainsi que le signale Luca Lo Basso, dans le tableau historiographique qui ouvre son enquête, ces travailleurs de la mer ont été peu étudiés jusqu'à présent par les chercheurs italiens – hormis les récents travaux collectifs pilotés par Maria Fusaro. Pour mener une recherche « vue d'en bas », l'auteur exploite surtout les sources judiciaires produites par l'institution chargée de la protection et du contrôle des gens de mer, à savoir le Consolato del Mare (tribunal de la mer), qu'il présente d'entrée de jeu en relevant les influences d'institutions voisines. Son enquête repose également sur l'abondante documentation de semblables institutions présentes dans d'autres ports méditerranéens (Marseille, Livourne, Naples, Venise, Palerme, Malte, etc.).

Parmi les gens de mer, aux recrutements et parcours professionnels pluriels, Luca Lo Basso retient en premier lieu la situation des patrons et capitaines. Selon lui, c'est au cours du XVII^e siècle que ces termes tendent à recouvrir des réalités professionnelles différentes. Comme on a pu également l'observer en Provence, le terme de *patron* ne désigne plus que le commandant des petites unités de cabotage (et en partie leur propriété) tandis que celui de capitaine fait référence

au commandement de bâtiments de gros tonnages. Si les patrons sont choisis par le propriétaire ou les quirataires, sans avoir reçu d'instruction spécifique et soutenu d'examen public, les capitaines sont soumis, en suivant au XVIII^e siècle le modèle français, à un examen (en France, la maîtrise au cabotage est toutefois sanctionnée par un examen). Deux études de cas mentionnent indirectement les compétences attendues et leur contrôle en cours d'activité. Ainsi en est-il pour Giovanni Battista Raggio, patron de Chiavari, condamné pour l'imprudence qui l'a conduit au naufrage d'un navire surchargé de passagers (occasion pour Luca Lo Basso d'établir un parallèle, dans les procédures, avec le récent naufrage du *Concordia*). En recomposant l'itinéraire professionnel du capitaine Nicolo Campanella, l'auteur revient sur les exigences du métier ; il souligne également à ce propos la difficulté rencontrée pour décrypter une autobiographie écrite ou commandée en fin de carrière (1730) dans le but exclusif de défendre l'honneur bafoué d'un capitaine.

Patrons et capitaines sont rarement de simples transporteurs. Ce sont souvent, à des degrés différents, des entrepreneurs des mers au fait des pratiques commerciales et capables de tenir des pièces comptables, qui ne sont pas toujours parvenues jusqu'à nous. Les archives judiciaires dévoilent la participation de certains de ces acteurs à des activités illicites (contrebande, fraude et usage de « pavillons masqués »), mais les sources restent fragmentaires sinon inexistantes, par la nature même de ces pratiques, pour en prendre la mesure. Enfin, dans le navire, extraordinaire « laboratoire social », Luca Lo Basso est attentif, au terme de son enquête, aux multiples conflits qui surgissent à bord et qui peuvent être liés à l'hétérogénéité et au cosmopolitisme des équipages dont on retrouve, comme en d'autres places, le caractère éphémère.

Cette juxtaposition d'études, menées avec rigueur à partir de sources puisées en de nombreux fonds d'archives et accompagnées de fréquentes comparaisons avec d'autres rivages, aurait toutefois appelé une conclusion générale et l'ouvrage mérité une carte pour situer nombre de localités de la *Riviera* génoise.

Gilbert Buti

Pascal Griset (dir.), avec la collaboration de Caroline Le Mao & Bruno Marnot, *400 ans d'innovation navale. La construction navale en France de Richelieu à nos jours*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017, 288 pages.

Voici déjà quarante ans, au moment où il lançait plusieurs recherches sur les arsenaux aux XVII^e-XVIII^e siècles (M. Acerra, A. Boulaire, G. Le Bouëdec...), Jean Meyer avait souligné l'importance des constructions navales militaires françaises à la fois comme grandes structures industrielles à une époque où l'artisanat régnait en maître et comme centres de recherches des procédés les meilleurs et les plus novateurs.

C'est dans cette continuité que s'inscrit le présent ouvrage, voulu par la DCNS, rédigé par Pascal Griset avec la collaboration de deux autres grands spécialistes de ces questions, Caroline Le Mao et Bruno Marnot. La première est actuellement en train de rénover totalement, comme elle l'a montré dans plusieurs articles et surtout dans le dossier d'habilitation qu'elle a brillamment soutenu en décembre dernier, notre histoire de la marine de Louis XIV. Il est clair, grâce à elle, que l'effort des années 1680, celui du temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, a été incomparable, supérieur même à celui de l'époque de l'Indépendance américaine, si régulièrement vanté. Les arsenaux, qui furent alors réorganisés de manière moderne ou créés de toutes pièces, en furent une pièce maîtresse comme elle le montre dans la première partie de l'ouvrage : « La construction navale de Louis XIV à Napoléon » (p. 13-79). Déjà, il est évident pour Colbert, Seignelay et ceux qui les entourent que « la victoire ne peut être obtenue qu'avec les équipements les plus performants » ; il faut donc que l'arsenal soit « une entreprise de haute technologie » (p. 11). L'effort est si puissant et si remarquablement mené qu'« il faut à peine 18 mois pour sortir des chantiers un vaisseau de ligne » (p. 20). Même si la guerre de Succession d'Espagne et surtout ses lendemains vinrent casser cette étonnante croissance, les bases étaient ainsi créées qui, justement, permirent la réussite de la deuxième moitié des années 1770. Il y fallut des infrastructures et un effort considérables qu'une seule donnée suffit à synthétiser : la coque de notre grande réussite, le vaisseau de 74 canons, « consomme à elle seule 2 800 chênes centenaires » (p. 29). Par-delà les difficultés budgétaires récurrentes, il exista une continuité des buts à atteindre que symbolise le fait que « selon Martine Acerra, il fallut 45 ans de travaux pour que la double forme de Rochefort soit opérationnelle » (p. 23).

Sous le titre « La révolution navale », c'est à un long XIX^e siècle, prolongé jusqu'aux années 1950, que se consacre Bruno Marnot (p. 80-179). Les trois clés en sont la propulsion à la vapeur, le recours massif aux structures métalliques et la mécanisation, qu'accompagnent des changements considérables de la navigation militaire puisqu'apparaissent les cuirassés, les torpilleurs, les sous-marins et les porte-avions. Si l'on ajoute que la politique gouvernementale fut passablement chaotique, notamment à l'époque de la Jeune École et de Camille Pelletan, que deux guerres mondiales marquèrent fortement la période et que l'effort enfin consenti dans l'entre-deux-guerres déboucha en 1942 sur le désastre que fut le sabordage de la flotte à Toulon, on n'a aucune peine à comprendre pourquoi notre construction navale militaire fut obligée de faire de considérables efforts d'adaptation. En réalité, elle resta un lieu d'innovations parfois considérables, lorsque, par exemple, sous la Restauration, le baron Tupinier fait transformer Indret en manufacture de machines à vapeur, ou lorsqu'en 1859 l'opiniâtré

de Dupuy de Lôme permet le lancement de la *Gloire*, premier navire cuirassé au monde. Notre construction navale est souvent en avance techniquement et elle l'est toujours en 1904 lorsqu'est lancée l'*Aigrette*, « premier submersible au monde à être doté d'un moteur diesel à combustion interne, ce qui permet de réduire le temps de plongée à trois minutes » (p. 139), ou lorsqu'à la fin des années 1920 le *Surcouf* devient « le plus grand sous-marin du monde » (p. 129). Mais notre flotte est, durant une grande partie de la période – et en particulier au début du xx^e siècle –, surtout « une flotte d'échantillon, peu opérationnelle » (p. 139). Elle réussit néanmoins à maintenir les liens avec l'empire, créant comme points d'appui des arsenaux outre-mer dont le plus célèbre reste Bizerte. Elle dispose d'un personnel hautement qualifié de cadres et d'ouvriers très nombreux, mais il est par ailleurs très syndicalisé, ce qui ne va pas sans créer des difficultés. Ce qui a été grave, c'est que fut ratée l'utilisation de l'arme aérienne. Néanmoins, la qualité et la rapidité du redressement à partir des années 1950 doivent être fortement mises en valeur. Il est vrai que les choix qui furent faits furent cette fois de qualité : construction des porte-avions *Clémenceau* (1961) et *Foch* (1993).

La construction navale avait donc pris un premier virage qui avait abouti à sa transformation complète en passant des navires en bois et à voiles aux bateaux à vapeur, à coque métallique. Elle était ainsi devenue une métallurgie souvent à la pointe du progrès, comme le montre Bruno Marnot. Mais, depuis la fin des années 1960, ses mutations sont encore plus importantes puisqu'il lui a fallu intégrer à la fois l'emploi du nucléaire comme principale source d'énergie de nos navires essentiels et réussir sa modernisation par le recours au numérique. C'est ce qu'expose Pascal Griset dans la troisième partie : « Au temps du numérique et du nucléaire » (p. 180-277). Il montre avec brio comment la décision de faire reposer l'arme nucléaire française de dissuasion sur nos sous-marins a entraîné un véritable bouleversement des méthodes mais aussi du cadre physique, car rien n'était adapté aux dimensions du *Redoutable*, notre premier sous-marin nucléaire, lancé en 1967 ; et lorsque fut construit le *Charles-de-Gaulle*, notre porte-avions à propulsion nucléaire, on se trouva aux limites extrêmes des dimensions du bassin de Brest ! Ajoutons que, bien sûr, le choix du nucléaire comme source d'énergie était une nouveauté absolue qui résultait de la volonté d'indépendance du pays, lequel montrait ses capacités à surmonter de telles difficultés, mais aussi mettait encore plus en valeur le « statut obsolète » de la DCN (Direction de la construction navale). N'entrons pas dans le détail des évolutions techniques : le texte de Pascal Griset et les illustrations qui l'accompagnent permettent de suivre excellemment toutes ces questions, mais insistons avec lui sur le fait qu'il a fallu pour cela que la DCN se transforme complètement. Devenue d'abord la DCNS pour mettre en valeur

son rôle dans l'évolution des « systèmes », elle est depuis quelques mois, ce que le livre ne pouvait prendre en compte, une entreprise de droit privé mais avec participation majoritaire de l'État, le Naval Group, qui emploie plus de 13 000 personnes dans le monde.

Pour mieux faire comprendre tout cela, elle a donc choisi de faire naître cet ouvrage. C'est une très grande réussite. Le texte est excellent de bout en bout et les pages contemporaines souvent fascinantes en révélant bien des aspects que seules les personnes directement intéressées pouvaient connaître. Or les illustrations méritent également les plus vifs éloges : toujours pertinentes, accompagnées de commentaires brefs mais tout à fait adéquats, elles font de ce livre parfaitement édité par Nouveau Monde quasiment un ouvrage de bibliothèque. Finalement, il n'y a que deux faiblesses : d'un côté, la contribution des deux collaborateurs de Pascal Griset n'est pas clairement indiquée ; d'un autre côté, les préfaces et la postface sont totalement désaccordées par rapport à l'ouvrage. Ce ne sont certes que des brouilles mais notre construction navale visant l'excellence et l'atteignant si souvent, ce paradoxe suscite quelque gêne.

Jean-Pierre Poussou

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