

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 - Varia · Journaud de campagne – Les journaux français · Olivier Chaline
ISBN 979-10-231-3863-4

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes maritimes
(XIX^e-XX^e siècles)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 33
Une mise en connexion
du monde

Jean-François Klein,
François Drémeaux
& Thomas Vaisset (dir.)

La propulsion à vapeur prend son essor au cours du XIX^e siècle et bouleverse les conditions de la navigation commerciale. Elle permet le développement de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. En quelques décennies, la révolution de la vapeur participe à une nouvelle forme de mise en connexion du monde dont les paquebots et les grandes lignes maritimes sont tout autant les vecteurs que les acteurs.

Il convenait donc que la *Revue d'histoire maritime* revienne sur cette histoire d'autant que de récents travaux commencent à modifier l'approche que l'on avait de ces phénomènes. Cette thématique de la mise en connexion du monde par l'intermédiaire des paquebots et des lignes maritimes est ici saisie à l'aune des problématiques de l'histoire culturelle, de l'histoire de la colonisation et de l'histoire (trans-)impériale.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Revue d'histoire maritime

33

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes
maritimes (XIX^e-XX^e siècles)

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

© Sorbonne Université Presses, 2023

ISBN : 979-10-231-0740-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

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 (31-32) était consacré aux « Musées maritimes et identités ».

Le prochain numéro (34) aura pour thème « Mer et migrations ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Chaline, Olivier Forcade, Jean-François Klein, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Sylviane Llinares †, Sylvia Marzagalli, Christophe Prazuck, Mathias Tranchant, Thomas Vaisset.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, 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.....	6
Olivier Chaline	

UNE MISE EN CONNEXION DU MONDE.

PAQUEBOTS ET GRANDES LIGNES MARITIMES, XIX^e-XX^e SIÈCLES

Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes, XIX ^e -XX ^e siècles.....	11
Jean-François Klein, François Drémeaux & Thomas Vaisset	
L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques, première moitié du XIX ^e siècle.....	17
Jean-Baptiste Schneider	
Relier les antipodes : la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie de la Compagnie des Messageries maritimes.....	33
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes	
La transformation mondialisée de La Ciotat dans la deuxième moitié du XIX ^e siècle : les Messageries maritimes comme trait d'union impérial.....	53
Kalliopi Vasilaki	
Compétition en Méditerranée occidentale : Port-Vendres, Cette et la question du service maritime postal en direction de l'Algérie (1870-1893).....	73
Philippe Lacombrade	
Les marins coloniaux employés par les compagnies maritimes impériales britanniques (1860-1945).....	89
Justine Cousin	
Les Messageries maritimes au-delà de Suez au début du XX ^e siècle : lutttes syndicales et souveraineté dans les zones grises de l'Empire français.....	107
Charles Bégué Fawell	
Une traversée de l'océan Pacifique sous tension : les engagés sous contrat vietnamiens à bord du <i>Saint-François-Xavier</i> (1922-1927).....	123
Sarah Mohamed-Gaillard	
Le personnel du <i>France</i> : une aventure transatlantique.....	137
Anthony Fournier	
MARCOMO, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes.....	155
François Drémeaux & Thomas Vaisset	

VARIA

Journaux de campagne et <i>logbooks</i> au temps de la guerre d'Indépendance américaine	
1. Les journaux français	165
Olivier Chaline	
2. Les <i>logbooks</i> britanniques	179
Richard Harding	
3. Croisons les sources	189
Olivier Chaline	
Le premier <i>cuirassé</i> japonais – le <i>Stonewall</i> – et la guerre civile japonaise de 1868-1869	197
Éric Seizelet	

CHRONIQUE

Sous le sceau du secret. Les coopérations internationales des Chiffres britannique et français, militaires et navals pendant la première guerre mondiale	223
Agathe Couderc	

COMPTES RENDUS

Caroline Le Mao & Claire Steimer (dir.), <i>Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre- mer</i> , Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 2022, 275 p.	235
Frédéric Mantiene, <i>Marins et protestantisme à La Tremblade et environs (XVI^e-XVIII^e siècle)</i> , Paris, Les Indes savantes, 2 ^e éd. revue et augmentée, 2022, 230 p.	238
Éric Schérer, <i>Les Marins français 1789-1830. Étude du corps social et de ses uniformes</i> , Paris, Bernard Giovanangeli éditeur/ musée national de la Marine, 2021, 255 p.	239

Varia

JOURNAUX DE CAMPAGNE ET *LOGBOOKS*
AU TEMPS DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

*

1. LES JOURNAUX FRANÇAIS

Olivier Chaline
Sorbonne Université, FED 4124

L'étude des opérations militaires nécessite, par définition, de prendre en compte au moins deux points de vue. Or trop souvent, du fait, soit de la dissymétrie du volume de sources, soit d'une perspective trop unilatérale, les deux armées, de terre ou de mer, qui s'affrontent sont présentées d'une manière déséquilibrée et donc aisément faussée. Pour tenter d'appréhender les faits d'une façon plus objective, il faut pouvoir croiser les sources. C'est hélas rarement possible pour les guerres navales franco-anglaises du XVIII^e siècle, car en France, de très nombreux journaux de campagne tenus par des officiers ne sont pas parvenus jusqu'à nous. C'est surtout lorsqu'ils avaient un intérêt hydrographique que ces documents ont été conservés.

Il y a toutefois une heureuse exception qui, paradoxalement, tient à une défaite française, celle des Saintes, le 12 avril 1782. L'amiral de Grasse, isolé et à court de munitions, avait dû se rendre à l'ennemi ; il accusa par la suite certains de ses subordonnés de l'avoir abandonné. Louis XVI finit par convoquer un conseil de guerre qui siégea à Lorient pour examiner les responsabilités des uns et des autres. Lors de la phase préparatoire de cette procédure, officiers et pilotes durent déposer leurs journaux de campagne. Cette masse documentaire, rassemblée dans des circonstances exceptionnelles, a été par chance conservée. Elle permet non seulement une connaissance sans égale de l'armée navale du comte de Grasse et de ses opérations, mais aussi le croisement des sources françaises avec les *logbooks* des *captains* et *masters* des bâtiments adverses. Les premières sont conservées aux Archives nationales, les seconds aux National Archives à Kew¹. Ils ont fait l'objet d'une étude conjointe Sorbonne Université

1 Archives nationales (désormais AN), Marine B¹235 à 258; The National Archives (désormais TNA), fonds de l'Amirauté, dans lequel les journaux se répartissent entre

– École navale, dont les résultats sont sur le point de paraître². Aussi curieux que cela puisse paraître, personne n'avait pris la peine de croiser ces documents que Richard Harding et moi allons présenter. Journaux et *logbooks* ne permettent pas seulement de reconstituer avec précision la bataille des Saintes, ils offrent aussi l'occasion de suivre les mois de campagne qui l'ont précédée, vus depuis chacune des deux armées navales affrontées.

En France, les journaux de campagne de mer n'ont que récemment attiré l'attention des historiens, sans doute du fait de leur technicité maritime. C'est ainsi qu'ont été publiés ou à tout le moins utilisés, pour la guerre d'Indépendance américaine, ceux de la frégate *L'Hermione* et du vaisseau *La Bretagne*³. La réflexion sur ce type de sources est encore plus récente et il faut essentiellement se reporter aux contributions d'Éric Roulet et de Patrick Villiers d'une part⁴, de Patrice Decencière d'autre part⁵. L'historiographie britannique, appuyée il est vrai sur un océan de *logbooks*, a quant à elle très tôt examiné de près certains d'entre eux, notamment ceux de Trafalgar⁶, puis s'est orientée depuis deux décennies vers

ADM 50 pour ceux des amiraux, ADM 51 pour ceux des *captains*, et ADM 52 pour ceux des *masters*.

- 2 Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.), *L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine. Commander en opérations*, Paris, SUP, 2023.
- 3 Claude Forrer & Claude-Youenn Michel, *La Bretagne. Vaisseau de 100 canons pour le roi et la République (1762-1796)*, Spézet, Keltia Graphic, 2005 ; *Deux voyages au temps de Louis XVI (1777-1780). La mission du baron de Tott en Égypte en 1777-1778 et le Journal de bord de l'Hermione en 1780*, éd. Jean-Pierre Bois, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005 ; Patrick Villiers, « Journal de campagne d'Aimé Macouin sur le *Sceptre* », *Bulletin de la société Olona*, n° 210, décembre 2009, p. 9-56 ; Annie Madet-Vache, « Le "Journal général historique politique et nautique de la campagne de Mr le comte d'Estaing", conservé au Musée national de la Marine », dans Christian Borde & Éric Roulet (dir.), *Les Journaux de bord (xiv^e-xx^e siècle)*, Aix-la-Chapelle, Shaker Verlag, 2015, p. 37-52.
- 4 Éric Roulet & Patrick Villiers, « La législation française des journaux de bord au xvii^e et au xviii^e siècle d'après les ordonnances de Marine », dans Christian Borde et Éric Roulet (dir.), *Les Journaux de bord, op. cit.*, p. 23-35.
- 5 Patrice Decencière, « Les journaux de bord au temps de la Marine à voile », *Neptunia*, n° 279, septembre 2015, p. 7-15, et « L'évolution des systèmes de signalisation navale à la veille de la guerre d'Amérique », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. II, *L'Opérationnel naval*, Paris, PUPS, 2018, p. 227-239.
- 6 Le centenaire de la bataille ayant mis en évidence une certaine confusion dans les plans et les relations qui en avaient été faits, l'Amirauté britannique jugea bon de créer une commission pour clarifier les choses en s'appuyant sur les *logbooks* des vaisseaux de Nelson : Cyprian A. G. Bridge (dir.), *Report of a Committee Appointed by the Admiralty to Examine and Consider the Evidence Relating to the Tactics Employed by Nelson at the battle of Trafalgar* [London, Eyre and Spottiswoode, 1913], Uckfield, The Naval and Military Press, 2006. Un siècle plus tard, c'est de nouveau vers ces mêmes sources que l'on s'est tourné pour préciser la chronologie du 21 octobre 1805 et réaliser une reconstitution des phases du combat grâce à l'informatique ; voir

l'exploitation des données météorologiques⁷. Cette concentration de sources fait naître plusieurs interrogations quant à l'obligation qui les suscite, à leur rédaction et à leur exploitation. Pourquoi le prescrit génère-t-il le multiple ? Comment tient-on un journal ? Que tirer de ce type de sources ?

OBLIGATION :

POURQUOI LE PRESCRIT GÉNÈRE-T-IL LE MULTIPLE ?

L'obligation légale de tenir un journal de navigation a été récemment rappelée par Éric Roulet et Patrick Villiers, si bien qu'il sera inutile d'y consacrer de longs développements. En 1689, dans le titre VII du livre I, « Du capitaine », de l'*Ordonnance pour les armées navales et arcenaux de Marine*, article XXIII, il est écrit : « Dans le cours de sa navigation, il tiendra un journal exact de sa route, pointera sa carte, prendra hauteur, estimera son sillage et examinera tous les jours le point de pilote⁸. » Tous les officiers, de même que les gardes de la Marine, doivent tenir un journal de navigation, obligation qui les distingue de leurs homologues britanniques du temps, comme de leurs propres successeurs d'aujourd'hui.

Cette exigence, encore lapidaire en 1689, a été développée et précisée assez longtemps après par l'*Ordonnance du Roi concernant la Marine*, voulue par Choiseul et datée du 25 mars 1765. Dans le livre XV, titre XCV, « Du service particulier des officiers sous voiles », l'article MCLVIII prévoit : « Les officiers tiendront chacun un journal de leur navigation ; ils se pourvoiront des instruments,

Richard Harding (dir.), *A Great & Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008.

- 7 Voir par exemple Dennis Wheeler, « The Weather at the Battle of Trafalgar », *Weather*, vol. 40, n° 11, novembre 1985, p. 338-346 ; *id.*, « A Climatic Reconstruction of the Battle of Quiberon Bay, 20 November 1759 », *Weather*, vol. 50, n° 7, juillet 1995, p. 230-239, ainsi que le programme Climatological Database for the World's Oceans (CLIWOC), en ligne : <https://www.historicalclimatology.com/cliwoc.html>, consulté le 10 mai 2023. Voir également Dennis Wheeler, « Understanding Seventeenth-Century Ships' Logbooks: An Exercise in Historical Climatology », *Journal for Maritime Research*, vol. 6, n° 1, mars 2004, p. 21-36 ; *id.*, « Le climat de l'océan atlantique aux xvii^e-xviii^e siècles selon les journaux de bord de la Marine britannique », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 57, n° 3, juillet-septembre 2010, p. 42-69, et Clive Wilkinson, « L'océan, le climat et les opérations navales pendant la guerre d'Indépendance américaine », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, *op. cit.*, t. II, p. 17-35.
- 8 *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arcenaux de Marine*, Paris, E. Michallet, 1689, livre I, titre VII, article XXIII, p. 16-17. L'article XXIV indique à propos des officiers sous ses ordres qu'« il les obligera de tenir eux-mêmes leurs journaux, empêchera les pilotes de leur donner copie de ceux qu'ils font ordinairement » (*ibid.*).

cartes et livres nécessaires, et ils seront obligés de les présenter au capitaine avant le départ⁹. » L'article MCLIX indique ensuite :

Ils feront eux-mêmes les observations nécessaires pour leur route ; ils représenteront tous les huit jours leurs journaux au commandant du vaisseau ; celui-ci présentera à toutes les relâches le sien au commandant de l'armée ou escadre, et au retour des campagnes, ils se conformeront, pour la remise desdits journaux, à ce qui est prescrit à ce sujet par Sa Majesté au titre du conseil de Marine¹⁰.

Dans le livre XVI, « Du conseil de Marine, de la justice de guerre, du conseil de guerre et des peines », l'article MCCXXX prévoit :

Le commandant en chef d'une escadre, ainsi que les officiers généraux employés sous ses ordres et le commandant d'un bâtiment particulier, au retour de la mer enverront leurs journaux à Sa Majesté ; et si elle juge à propos de faire tenir un conseil de Marine, en même temps qu'elle nommera les officiers qui devront le composer, elle adressera au plus ancien, qui en sera le président, lesdits journaux et une copie des instructions qu'elle aura données aux commandants¹¹.

168

Même lorsqu'il n'est pas tenu de conseil de Marine, les journaux des officiers et des pilotes doivent être remis au commandant du port, lors du désarmement. Seuls le commandant en chef et les officiers généraux échappent à cette obligation, selon l'article MCCXL¹².

La loi du roi prévoit par conséquent un double contrôle hiérarchique sur les journaux : en cours de campagne, un contrôle interne, exercé par le commandant à son bord, et, dans chaque force navale (escadre ou armée), par l'officier général placé à sa tête ; au retour, un contrôle externe effectué sur les officiers par le commandant du port ou les officiers qu'il délègue à cette fin. Examiner la manière dont un journal est tenu est une façon d'évaluer celui qui l'a tenu. Dans le cas, extrême, du conseil de guerre, il s'agit d'établir les actes de chacun et de voir dans quelle mesure il a obéi aux ordres reçus.

Qu'en est-il, sur le terrain, du respect de cette série d'obligations ? La tenue de journaux par les officiers de tous rangs est évidente dans le cas de l'armée navale

9 *Ordonnance du Roi concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie royale, 1765, p. 298.

10 *Ibid.*

11 *Ibid.*, p. 317. Par *conseil de Marine*, on entend une assemblée d'officiers généraux et d'anciens capitaines de vaisseau, chargée par Sa Majesté d'examiner « la conduite des officiers généraux, capitaines de vaisseaux et autres officiers qu'elle aura chargés du commandement de ses escadres, divisions ou vaisseaux particuliers, relativement aux missions qui leur auront été confiées, à l'économie dans les dépenses et consommations » (*ibid.*, livre XVI, titre C, article MCCXXVI, p. 316).

12 *Ibid.*, p. 319-320.

du comte de Grasse. Cela ne signifie pas que le travail soit toujours mené de façon individuelle : il est fréquent que les points faits soient les mêmes d'un officier à l'autre. On les retrouve à l'occasion dans des journaux tenus par des officiers de terre embarqués à bord du bâtiment. Le contrôle interne est beaucoup plus difficile à établir. Personne ne semble l'évoquer, les subalternes ne parlant presque jamais de leurs chefs directs, et il n'y a pas de trace de visa d'un supérieur hiérarchique. Faut-il voir ici une forme d'autocensure ? Les journaux conservés ne portent pas non plus de marques négatives d'un possible contrôle par les chefs, les quelques ratures semblant être des erreurs corrigées par les rédacteurs eux-mêmes.

Toutefois, les journaux remis par des officiers servant à bord d'unités restées opérationnelles après les Saintes et placées sous le commandement du marquis de Vaudreuil ont été visés par celui-ci, dès l'été et l'automne 1782, sans doute dans la perspective d'un probable conseil de guerre. On avait déjà connaissance des accusations proférées par de Grasse contre certains de ses subordonnés : il avait commencé à incriminer Bougainville avant même d'arriver à la Jamaïque. Il ne tarda pas ensuite à pointer la responsabilité de ses deux *matelots*, les commandants des deux vaisseaux les plus proches dans la ligne, à l'avant et à l'arrière du sien. Lorsque, plus tard, se tint le conseil de guerre de Lorient, les membres de celui-ci apposèrent leur signature sur les journaux qui leur furent remis.

Peut-on trouver des versions différentes d'un même journal ? La rareté des journaux français conservés fait de chacun d'eux un *unicum*. Il faut d'exceptionnelles conditions de conservation pour que nous puissions disposer de deux exemplaires d'un même journal et, par conséquent, vérifier leur conformité. Dans le cas de cette armée navale, cela n'est possible que pour peu d'unités. C'est, par exemple, le cas du journal tenu par le CV de Castellane-Majastre, commandant le *Marseillais*. Deux exemplaires en sont conservés : l'un, qui a été produit au conseil de guerre de Lorient, est aux Archives nationales¹³ ; l'autre est la propriété de la bibliothèque de la Société des Cincinnati à Anderson House, Washington¹⁴, sans que l'on puisse retracer tout son parcours. Le texte n'est pas tout à fait le même, mais les différences sont minimales. La rédaction d'un document *a priori* aussi surveillé hiérarchiquement ne se prêtait sans doute pas à des commentaires personnels, éventuellement critiques. Aussi peut-on se demander si certains officiers n'ont pas tenu deux journaux, l'un montrable aux supérieurs, l'autre à destination personnelle ou familiale, plus libre de ton. Seul le croisement de journaux conservés aux Archives nationales avec d'autres restés dans des fonds privés pourrait nous éclairer sur ce point. Le journal

¹³ AN, Marine B⁴ 250.

¹⁴ Henri-César, marquis de Castellane-Majastre (1733-1789), *Précis de la Navigation de la Campagne de l'Armée Navale aux ordres du comte de Grasse, 1781*, The Robert Charles Lawrence Fergusson Collection, Society of the Cincinnati, Anderson House Library, MSS L2012F57.1.

de Bougainville, dont des extraits furent publiés en 1928, relève manifestement de cette seconde forme d'écriture¹⁵.

Toutefois, une consultation, même rapide, des journaux produits (au sens judiciaire du terme) à Lorient fait apparaître, dans plusieurs d'entre eux, des commentaires fort intéressants sur les opérations et l'état de la flotte, surtout lorsque le rédacteur commandait un bâtiment. Le contrôle hiérarchique fut-il tout simplement inexistant ? ou de pure forme ? ou bien pouvait-il admettre des appréciations personnelles, parfois cinglantes ? En tout état de cause, celles-ci existent. La différence est grande avec les *logbooks* britanniques dans lesquels les commentaires personnels n'ont aucune place. Cela nous conduit à nous interroger sur le mode de rédaction des journaux conservés aux Archives nationales.

RÉDACTION : COMMENT TENIR UN JOURNAL ?

170

Les lois du roi imposent de tenir un journal mais ne prescrivent rien de plus que d'y consigner le point, la hauteur et le sillage. Il n'y a que dans le cas du pilote que l'ordonnance du 25 mars 1765 se fait un peu plus explicite¹⁶. Les différents journaux conservés de l'armée navale de l'amiral de Grasse offrent donc une grande variété de modes de rédaction. Cela ne semblait déranger personne puisqu'il n'y avait aucune norme de présentation pour les journaux de navigation dans la Marine du roi à cette date – les essais de standardisation tentés près d'un demi-siècle auparavant étant manifestement demeurés sans lendemain¹⁷.

Les journaux conservés dans la sous-série Marine B⁺ appartiennent par conséquent à plusieurs familles : journaux de navigation proprement dits, qu'ils aient ou non été tenus par des pilotes ; journaux qu'on pourrait qualifier de journaux d'opérations, incluant avec plus ou moins de précision les données relatives à la navigation ; journaux ou rapports de campagne sans véritables indications relatives à la navigation. L'existence de ces derniers montre que

15 René de Kerallain, « Bougainville à l'armée du comte de Grasse. Guerre d'Amérique 1781-1782 », *Journal de la Société des américanistes de Paris*, vol. 20, 1928, p. 1-70.

16 *Ordonnance du Roi concernant la Marine du 25 mars 1765, op. cit.*, livre X, titre XX, p. 207-208. L'article DCCCXXXV prévoit : « Il fera soigneusement son journal, conformément au modèle qui lui sera donné ; il s'appliquera à la connaissance des terres, les observant exactement en passant auprès, examinant comme elles se démontrent à chaque aire de vent où il les pourra voir, dessinant leurs différentes vues ou aspects ; il lèvera le plan des rades, y marquera les sondes, la qualité du fond, le courant & l'heure des marées. » (*Ibid.*, p. 208.) L'article DCCCXXXVII indique enfin : « Au retour du voyage il fera viser son journal par le capitaine, & le remettra ainsi qu'il est expliqué au titre du conseil de Marine. » (*Ibid.*)

17 Patrice Decencièrre a ainsi pu retrouver un formulaire de journal pré-imprimé en 1738 pour le vaisseau *L'Éole* (Patrice Decencièrre, « Les journaux de bord au temps de la Marine à voile », art. cit., p. 9).

les données que l'on pourrait supposer obligatoires et fondamentales, à savoir celles concernant la navigation elle-même au jour le jour, ne sont pourtant pas systématiquement présentes.

Selon le type de journal envisagé, le moment et le lieu de la rédaction peuvent varier. Celle-ci peut se faire au jour le jour, à bord, donc à chaud et dans l'ignorance de la suite immédiate des événements ; avec un certain décalage mais encore à bord, donc avec un minimum de recul et de commentaires ; ou bien une fois à terre, donc nettement après les événements. On est alors en présence d'extraits, ou d'un rapport de campagne.

Ajoutons encore une dernière catégorie : celle des journaux reconstitués car perdus, tel celui de l'EV de Caffarelli, détruit par le boulet qui a fracassé son bureau lors du troisième combat de Saint-Christophe¹⁸...

Notons enfin que des copies partielles ont été réalisées en vue du conseil de guerre de Lorient. Elles ne concernent que les journées du 9 au 12 avril 1782, de l'appareillage de Fort Royal à la bataille des Saintes.

Non seulement nous retrouvons le problème déjà évoqué des versions successives, mais se pose aussi la question des fonctions exercées à bord par celui qui a tenu le journal, et de ce qu'il a été en mesure de voir de ce qu'il rapporte. Il faut dès lors faire la part du regard personnel de l'officier, de ce qu'il a su par ouï-dire – faute d'avoir pu le voir, par exemple s'il a rejoint son poste de combat dans la batterie qu'il commandait –, et enfin de ce qui lui a été rapporté d'événements auxquels il n'a pas pris part. La nature et la valeur des informations consignées varient donc grandement d'un journal à l'autre.

Regardons maintenant de quoi est fait le début d'un journal. De manière plus ou moins précise, nous trouverons presque toujours les mêmes éléments : la disposition du vaisseau au sein de l'armée navale, sa place dans l'escadre et dans la ligne de combat, avec l'indication du commandant et du nombre de canons ; souvent aussi, l'énumération des officiers formant l'état-major du vaisseau, ce qui permet au rédacteur de se situer.

À ces éléments qui sont, pour ainsi dire, des facteurs communs, s'en ajoutent d'autres, moins fréquents. Un journal tenu personnellement par un commandant, ou par quelqu'un qui le fait sur son ordre, offre bien des informations supplémentaires. Ce sont tout d'abord des données chiffrées concernant les caractéristiques du vaisseau : ainsi pour le *Destin* dans le journal tenu par le commandant lui-même, Du Metz de Goimpy¹⁹. Assez souvent,

18 Journal de l'EV de Caffarelli, AN Marine B⁴ 250, fol. 475 v^o.

19 AN, Marine B⁴ 241, fol. 42 r^o-43 r^o. Les données concernent la longueur et la largeur du bâtiment, son creux, sa quète, son élancement, ses vivres et son équipement, mais aussi son lest et son chargement.

le tirant d'eau est indiqué : pour le *Saint-Esprit*, au départ de Brest le 22 mars 1781, il est de 24 pieds à l'arrière et de 21 à l'avant, soit une différence de 2 pieds 10 pouces²⁰. Plus rarement, le plan de lest du bâtiment est fourni. Il faut pour cela que le commandant ait supervisé lui-même l'armement de son vaisseau, comme l'a fait d'Albert de Rions pour le *Pluton*²¹. Il faut enfin mentionner pour leur intérêt spécifique les authentiques journaux de pilotes, car on peut y trouver des informations d'une rareté certaine, comme l'état détaillé, pour le *Neptune*, du lest embarqué, qui vient à la suite de la « balance du maître pilote » Jacques Ferrand²².

Une fois la campagne de mer commencée, chacun continue d'écrire comme il l'entend. Prenons les mêmes vingt-quatre heures relatées par plusieurs rédacteurs, en choisissant un cas simple, c'est-à-dire sans combat ni incident de navigation : par exemple du lundi 26 mars 1781 à midi, au mardi 27, même heure. L'armée navale est formée sur trois colonnes correspondant aux trois escadres, selon l'ordre dit *naturel* (celui fixé au préalable), et elle escorte un important convoi marchand (appelé *la flotte*). Un croquis aquarellé en couleurs, réalisé par le LV Leveneur de Beauvais, à bord du vaisseau amiral *La Ville de Paris*, permet de mieux saisir cette disposition. Comparons quatre journaux, dus à des personnes de grades différents, embarquées sur des vaisseaux placés à des postes variés :

172

- celui de Leveneur de Beauvais, la *Ville de Paris* étant au centre de l'escadre blanche²³ ;
- celui de M. de Chabert, CV commandant le *Saint-Esprit*, l'unique vaisseau de l'armée pourvu d'une horloge pour la détermination de la longitude, placé en serre-file à la fin de l'escadre bleue²⁴ ;
- celui de M. d'Albert de Rions, CV commandant le *Pluton*, placé juste devant le *Saint-Esprit*, donc avant-dernier de l'escadre bleue²⁵ ;
- celui enfin d'un pilote à bord du *Citoyen*, le deuxième vaisseau de l'escadre blanche et bleue²⁶.

Plusieurs remarques s'imposent. Tout d'abord, certains marins font des phrases, d'autres notent laconiquement des données. Aucune règle concernant la rédaction du journal n'est imposée, ce qui laisse plus facilement libre cours à l'expression personnelle. Certains disposent leur page quotidienne d'une

20 Journal anonyme tenu à bord du *Saint-Esprit*, 22 mars 1781, AN, Marine B⁴ 184, fol. 34 r^o, en marge. Précisons qu'un pied fait 32,4 cm.

21 Journal tenu pour le CV d'Albert de Rions, à bord du *Pluton*, 22 mars 1781, AN, Marine B⁴ 253, fol. 163 r^o-164 r^o.

22 Journal du maître pilote Jacques Ferrand, à bord du *Neptune*, 22 mars 1781, AN, Marine B⁴ 252, fol. 319 v^o.

23 AN, Marine B⁴ 258, fol. 237 r^o.

24 AN, Marine B⁴ 184, fol. 55 r^o.

25 AN, Marine B⁴ 253, fol. 167 v^o-168 r^o.

26 AN, Marine B⁴ 238, fol. 321 r^o.

manière quasi immuable (indication des quarts ou encadré avec les données du point méridien), que seul le combat vient quelque peu modifier, quand d'autres, à l'inverse, préfèrent suivre le déroulement de la journée, consignait les événements au fur et à mesure qu'ils surviennent, pour finir sur les données du point. Il y a ceux qui utilisent régulièrement les marges et ceux qui les laissent quasi immaculées. Enfin, tandis que certains font aller leur récit de midi à midi (donc de J à J+1), d'autres préfèrent rédiger par jours, allant de minuit à minuit.

Mais malgré cette diversité dans la forme, et bien que certains rédacteurs fournissent des données supplémentaires, les renseignements notés sont de même nature, dans ces journaux qui sont tout à la fois des journaux de navigation et d'opérations. D'un rédacteur à l'autre, pour un même jour, on trouvera toujours des renseignements sur le temps et l'état de la mer, le vent, la ou les voilures, ainsi que sur les modifications éventuelles de la route suivie.

Le point méridien est ordinairement relaté ainsi que suit, si l'on se trouve en pleine mer :

- la latitude estimée, à l'aide des renseignements fournis par la table de loch, quand on ne peut la déduire de l'observation des astres ;
- la latitude observée, déduite de l'observation du soleil à midi ;
- la longitude *arrivée*, au moment où l'on fait le point ;
- la route suivie ;
- la distance parcourue durant les dernières vingt-quatre heures.

Lorsque la navigation se déroule aux Antilles, le point méridien tient en une série de relèvements, car la navigation dans l'arc antillais se fait toujours en vue de terre, avec des amers visibles de loin. Au-delà de ces éléments communs, qui correspondent aux exigences royales, on trouvera chez quelques-uns des données supplémentaires, par exemple, l'indication de la variation : V (variation) = D (déclinaison, c'est-à-dire écart entre le nord vrai et le nord magnétique) + d (déviation, c'est-à-dire perturbation du compas par les objets métalliques à bord).

La strate documentaire que forment les journaux de 1781-1783 est enfin à replacer dans l'évolution de ce type de sources. Si les informations de début de journal sont similaires à ce qu'elles pouvaient être lors de campagnes de mer effectuées au milieu du siècle, juste avant la guerre de Sept Ans, une différence apparaît dans les notations quotidiennes : l'indication de la longitude est devenue systématique. Elle est désormais dite *arrivée* et non plus *estimée*²⁷. S'il y a, parfois, davantage d'informations, on ne remarque pas de rupture dans le mode de tenue

27 Voir, par exemple, le journal du *Glorieux* tenu en novembre 1759 par le LV Du Bourguet, SHD Toulon, 7 S (boîte 2). Je remercie Patrice Decencièrre de m'avoir communiqué ses notes sur ce document. Du Bourguet indique à midi la route corrigée et une estimation de la variation.

des journaux. Cette rupture s'annonce au lendemain de la guerre d'Amérique, avec les escadres d'évolutions. En 1785, lors de celle conduite par M. d'Albert de Rions, le journal de campagne de la corvette *Le Rossignol*, commandée par M. de Grimouard, montre les progrès réalisés : indication de l'heure du quart, du vent, de la route du vaisseau, chemin en nœuds, dérive, variations du compas, latitude observée, longitude observée, variations observées, relèvement du commandant, relèvement du premier chef de division, relèvement du deuxième chef de division, nom de l'officier de quart, voilures, manœuvres, signaux du commandant, voilures, manœuvres et signaux du vaisseau à bord duquel se trouve l'auteur du journal, événements et observations (certaines sur la manière dont les évolutions ont été exécutées). Encore deux ans, et le journal de campagne de la frégate *L'Aigrette* est un imprimé dont il faut remplir les rubriques : table de loch (heures, vents, routes, nœuds, dérive), voilure du vaisseau, vues et relèvements de terre (heures, minutes, voiles aperçues), événements historiques et remarques, indication du point à midi (latitude observée ou arrivée, rumb corrigé, chemin corrigé, longitude arrivée)²⁸. Dans l'intervalle a été publiée l'ordonnance de janvier 1786 qui, soucieuse d'uniformité dans le service, comprend un modèle de journal et de table de loch.

EXPLOITATION : QUE TIRER DE CE TYPE DE SOURCES ?

Quelle exploitation un historien pourra-t-il faire de toutes ces données ? Il rencontre une double difficulté. À moins d'être lui-même formé à la navigation côtière et hauturière, voire d'être un *voileux* confirmé – ce qu'il n'aura pas appris sur les bancs de l'université –, il sera bien en peine de saisir tout l'intérêt de ce qu'il lit, d'où la nécessité de s'associer aux marins, nécessité qui est à l'origine de la coopération Sorbonne-École navale. Ensuite, il se trouve confronté à une énorme masse de données dont la simple transcription prend beaucoup de temps. Comment la dominer ? On comprend l'intérêt d'un traitement informatisé par un système d'information géographique (SIG), dont la conception a été l'un des apports de l'École navale²⁹.

L'exploitation des documents d'archives se fait sur trois niveaux complémentaires. Il s'agit tout d'abord de collecter les informations en les intégrant dans une base de données. Chaque entrée fournit obligatoirement

²⁸ AN, Marine 4 JJ 144¹.

²⁹ Sans entrer davantage dans le détail, précisons les éléments suivants : création et gestion de la base de données : PostgreSQL et sa *cartouche spatiale* PostGIS ; extraction des séries temporelles et des trajectoires, exportation des données pour géovisualisation (format KML) : Quantum GIS (logiciel SIG) ; géovisualisation : Google Earth.

les renseignements relatifs au bâtiment et à la source archivistique, la source des données consignées (qui ? quand ?) ainsi que toutes les informations sur la position du navire (latitude et longitude estimées ou observées, relèvements, sondes). À ces données de base viennent s'agréger les informations relatives à la météorologie (vents, nébulosité, état de la mer), aux bâtiments observés (amis, ennemis, navires de guerre ou de commerce), à l'activité du bord (manœuvres réalisées, signaux émis et reçus, ordres donnés, accidents...), au personnel (du bord, embarqué, état sanitaire, promotions, punitions, mutations...) ainsi qu'aux données logistiques et matérielles. Au total, ce sont quelque 78 catégories d'informations différentes qui peuvent être prises en compte et exploitées selon des angles d'approche variés. Ces informations brutes permettent l'élaboration de tables de données mises en relation les unes avec les autres, qui alimentent à leur tour un système d'information géographique permettant à la fois leur visualisation et leur exploitation. Ainsi *géoréférencées*, les données fournies par les journaux de bord autorisent une étude approfondie des opérations navales et de l'évolution de l'état des moyens engagés, qu'ils soient humains ou matériels. Cela signifie que les journaux sont exploités selon une double approche, comme journaux de navigation et comme journaux d'opérations.

La route suivie constitue logiquement le premier axe d'exploitation des journaux. Les positions méridiennes indiquées (celles auxquelles les rédacteurs pensaient, à tort ou à raison, se trouver) sont à confronter entre bâtiments, et à vérifier par rapport à d'autres indications fournies par les mêmes journaux : il s'avère parfois que deux vaisseaux, qu'on pouvait croire très éloignés, se voyaient et percevaient les mêmes signaux.

Les journaux donnent une très riche information concernant les signaux (numériques) en usage dans l'armée navale, lesquels sont la traduction visuelle d'ordres destinés à une unique unité, à un groupe spécifique ou bien à la totalité des bâtiments. Il est ainsi non seulement possible de savoir quels signaux furent adressés depuis la *Ville de Paris* ou les vaisseaux des chefs d'escadre, mais encore d'apprécier ce qui en fut perçu et compris par les différentes unités. En d'autres termes, on voit fonctionner (ou non) la chaîne de transmission. Mais c'est également la chaîne de commandement dont on est ainsi en mesure d'apprécier l'efficacité, par exemple lorsqu'il est signalé explicitement que tel signal, bien reçu, n'a pas été obéi...

La visualisation propre au SIG a permis de détecter que des positions aberrantes avaient été indiquées en août 1781 avant l'arrivée aux caps de Virginie : la *Ville de Paris* se serait ainsi trouvée escalader les Appalaches... La latitude était correcte, mais la longitude complètement erronée. Une fois écartée l'hypothèse d'une erreur de saisie, nous sommes revenus aux journaux, ceux de la *Ville de Paris* et d'autres bâtiments (y compris le *Saint-Esprit*, à bord duquel M. de Chabert

avait une horloge). Un pan totalement ignoré de cette campagne est apparu : les Français étaient tout simplement perdus et cherchaient les caps de Virginie qu'ils ignoraient avoir dépassés, déportés qu'ils étaient vers le nord-est par le Gulf Stream. L'intérêt d'un tel constat va bien au-delà de la seule question du calcul des longitudes. Le Gulf Stream, en égarant les Français, les a rendus indétectables par Hood, lequel ne les a pas trouvés devant les caps et a donc poursuivi sa route vers New York, leur laissant libre l'accès à la Chesapeake...

Le combat est l'autre axe d'exploitation des journaux, à condition que la dimension opérationnelle y soit suffisamment apparente. Prenons par exemple la Chesapeake – et remarquons que nos sources permettent également de reprendre à frais nouveaux la question du déroulement de la bataille des Saintes.

176

Le combat du 5 septembre apparaît ainsi dans sa véritable dimension, celle d'une imbrication d'opérations de blocus menées dans la baie de la Chesapeake et les larges fleuves côtiers contre les bâtiments britanniques et loyalistes, celle aussi du débarquement des troupes convoyées depuis les Antilles et de l'envoi dans la James River des chaloupes de la plupart des vaisseaux.

Les conditions hydrographiques propres à la baie apparaissent dans les journaux, tout en nécessitant d'être éclairées par d'autres sources – ce que donne à voir la contribution de John Cloud dans le volume à venir. Elles sont d'autant plus déterminantes que la flotte française fut surprise au mouillage, avec des équipages incomplets (un quart de l'effectif manquait parfois) et sans les chaloupes indispensables pour relever les ancres, autant d'éléments très présents dans les journaux.

Ceux-ci fournissent aussi une très riche information météorologique, surtout si nous les croisons avec les *logbooks* britanniques. Il n'est pas sans intérêt de savoir que les deux escadres de Hood et Graves avaient eu mauvaise mer et subi un orage durant la nuit du 4 au 5 septembre 1781. Les changements de direction du vent sont ensuite essentiels pour comprendre l'avantage pris par de Grasse sur ses adversaires britanniques au cours de l'après-midi car, contrairement à eux, il a su anticiper la rotation du vent de trois quarts à droite. Cela lui a permis de faire abattre la tête de sa flotte et de conserver à ses vaisseaux la totalité de leurs armes battantes, face à un ennemi qui n'était pas dans ce cas.

Les conditions du combat peuvent être connues avec une précision sans équivalent : heure précise où des voiles suspectes sont aperçues, où elles sont identifiées, heure du début et de la fin du feu, parfois nombre de coups tirés, pertes et dommages subis... Ajoutons qu'à bord d'un seul et même bâtiment, tout le monde ne voit pas la même chose au même moment. Les journaux offrent enfin, pour la Chesapeake, une riche information sur les processus de décision et le fonctionnement de la hiérarchie. Le 5 septembre, de Grasse a choisi de faire sortir ses bâtiments *par ordre de vitesse*, laissant Bougainville prendre la tête d'une

avant-garde improvisée. Cette décision se fait au mépris de l'ordre dit *naturel*, assignant à chacun sa place dans l'une des trois escadres, sous l'autorité d'un chef bien précis. Cette décision, accordée à la renverse de la marée, a été salvatrice pour une force surprise au mouillage.

Il y a donc là beaucoup à prendre, à condition d'être capable de voir et de comprendre ce qu'on lit. La question de la fiabilité de ces sources a parfois été posée. Leur relative abondance permet de les confronter. Remarquons qu'elles ne sont pas toutes dues à de jeunes officiers sans expérience. Un LV de 1781-1782 n'est pas un débutant, tant s'en faut. Que ces journaux aient ensuite été produits (au sens juridique) en vue d'un conseil de guerre n'altère pas significativement leur valeur historique, y compris pour les Saintes.

La meilleure vérification consiste à croiser ces journaux avec les *logbooks* britanniques, lesquels, même pour la bataille des Saintes, ne disent rien de très différent quant aux données factuelles. Les divergences ou contradictions françaises sont liées aux interprétations. Car c'est bien en les croisant avec les *logbooks* des unités britanniques que ces journaux français prennent tout leur intérêt.

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/>

Le Marin, la carte et l'ingénieur
La carte nautique et ses usages (1830-1880)
Isabelle Delumeau

Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France
Jörg Ulbert, Christophe Cérino & Jean-Baptiste Bruneau (dir.)
avec la coll. de Gérard le Bouëdec

L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine
Commander en opérations
Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.)

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

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-XX^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle
Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850
Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Matias Tranchant

- 31-32. *Musées maritimes et identités*
30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
29. *Le ballast: pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*