

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 · Varia · Journaux de campagne – Les logbooks britanniques · Richard Hardling
ISBN 979-10-231-3864-1

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

*

2. LES *LOGBOOKS* BRITANNIQUES

Richard Harding
Westminster University, Londres

Ces dernières années, les journaux de bord de la Royal Navy ont suscité un regain d'intérêt. Ces documents, plus précisément décrits comme des journaux individuels, étaient envoyés au secrétaire du Bureau de l'Amirauté par les officiers des navires de Sa Majesté à titre de preuve du devoir accompli. Ils servaient à montrer que l'officier concerné avait prêté attention à la navigation du navire et à son environnement. En cas de bataille, ils prouvaient également la compréhension des événements par l'officier. Plus important encore, ils consignaient la position du navire, l'état du vent et les conditions météorologiques, mais aussi tout détail de la vie à bord que l'officier jugeait pertinent de noter¹. De toute évidence, les ajouts apportés par les amiraux, les capitaines et les maîtres différaient énormément. Au début du *xx*^e siècle, l'Amirauté avait accumulé des milliers de ces documents, qui étaient désormais de peu de valeur pour le service. Les journaux des amiraux et des capitaines ont été transférés au Public Records Office et se trouvent maintenant à Kew. Ceux des lieutenants, soit plus de 5 200 volumes, considérés comme étant de moindre valeur, demeurèrent à l'Amirauté jusqu'à l'ouverture du National Maritime Museum à Greenwich en 1938, date à laquelle ils furent transférés au nouveau musée avec les autres grandes collections de l'Amirauté qui avaient échappé au Public Record Office². Les journaux des aspirants (qui n'étaient pas des officiers) étaient tenus par eux pour être présentés à la commission lors de leur examen de lieutenant ; rares sont ceux qui ont été conservés.

- 1 Brian Lavery (dir.), *Shipboard Life and Organisation (1731-1815)*, London, Navy Records Society, 1998, p. 14, « Regulations and Instructions relating to His Majesty's Service at Sea » (1731), p. xl.
- 2 K. F. Lindsay-MacDougall, « Manuscripts at the National Maritime Museum. Part 1 », *The Mariner's Mirror*, vol. 40, n° 3, 1954, p. 223-228.

Ces journaux ont été utilisés par les historiens depuis la fin du XIX^e siècle pour tout ce qui concerne les détails des voyages et des actions³. Cependant, le caractère jugé *banal* de la majorité des entrées fait qu'on n'a pas accordé autant d'attention aux journaux qu'à la correspondance, officielle ou personnelle. L'avènement des médias numériques a ravivé l'intérêt pour ces documents. La masse de détails qu'ils contiennent, de manière assez standardisée, les rend accessibles aux méthodes d'analyse quantitative et relationnelle. Le plus important a été leur utilisation pour l'étude du climat⁴. Les observations sur les vents et la météo enregistrées de façon méthodique et cohérente dans ces journaux ont considérablement augmenté la quantité de données météorologiques exploitables par les climatologues. Les méthodes numériques ont également permis de rouvrir les journaux dans le cadre de l'analyse de l'histoire navale opérationnelle. La bataille de Trafalgar, en octobre 1805, constitue l'exemple type de la bataille navale à l'époque de la voile. Alors que les technologies de la navigation ont évolué au cours du XIX^e siècle et que la perspective d'une compétition navale renaît à partir des années 1890, d'importants efforts sont faits pour mieux comprendre la plus grande victoire de Nelson. En 1907, Édouard Desbrière utilise, parmi d'autres documents, les journaux français dans son étude de la campagne⁵. En 1913, dans le cadre d'un réexamen de la bataille par le comité de l'Amirauté, le *captain* T. H. Tizzard examine le contenu des journaux de bord à l'approche de la bataille⁶. Les méthodes et les possibilités ont évolué et en 2005, un groupe britannique, *The Inshore Squadron*, a utilisé les journaux pour alimenter une base de données relationnelle afin de créer un suivi de la flotte jusqu'à la fin de l'action. Non seulement il souleva et résolut un certain nombre de petites énigmes, mais il démontra sans l'ombre d'un doute que Nelson avait adapté son plan de bataille et s'était dirigé vers l'avant-garde de la flotte combinée avant de faire la rupture décisive dans la ligne ennemie⁷.

La technologie numérique moderne a ainsi relancé l'intérêt des chercheurs pour ces documents et a permis de soulever de nouvelles questions sur la guerre navale. L'une de ces questions est de savoir dans quelle mesure les journaux de bord

3 Voir par exemple *Logs of the Great Sea Fights (1794-1805)*, éd. Thomas Sturges Jackson, London, Navy Records Society, t. I, 1899, t. II, 1900.

4 Dennis Wheeler, « Understanding Seventeenth-Century Ships' Logbooks: An Exercise in Historical Climatology », *Journal for Maritime Research*, vol. 6, n° 1, 2004, p. 21-36.

5 Édouard Desbrière, *The Naval Campaign of 1805: Trafalgar*, Oxford, The Clarendon Press, 1933.

6 Mark Barker, Alison Barker, Tony Gray & Malcolm Smalley, « The Reconstruction of Trafalgar », dans Richard Harding (dir.), *A Great and Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 5-29.

7 *Ibid.*, p. 14-15.

nous aident à comprendre les décisions, les décideurs et les capacités des marines au XVIII^e siècle. Pour cela, il nous faut d'abord comprendre le fonctionnement de ces journaux de bord.

UN MODÈLE STANDARD EXPLOITABLE

Ce n'est qu'en octobre 1805 que l'Amirauté britannique introduit les *pro forma*. Cependant, à ce moment-là, la forme générale du *log*, ou journal, est déjà bien établie. Comme nous le verrons, les détails peuvent différer considérablement, mais tout au long du XVIII^e siècle, les officiers de marine se conforment à un modèle standard. Le document clé est le journal de bord quotidien relatant la progression du navire, laquelle est enregistrée chaque heure, selon un cycle de vingt-quatre heures qui commence et s'achève à midi. Cela signifie, par exemple, que les observations du journal de bord pour le jour calendaire de la bataille de la Chesapeake, le 5 septembre 1781, sont réparties entre le 5 et le 6 septembre. Les combats, qui ont commencé un peu après 16 heures le jour calendaire du 5 septembre, ont été consignés dans les registres à la date du 6 septembre. Au fur et à mesure que la journée avançait, le capitaine ou ses lieutenants ont noté la vitesse du navire, la profondeur de l'eau, la direction du vent et le cap suivi sur le journal de bord, ainsi que des commentaires sur la météo, l'état de la mer, les voiles mises, la latitude et les signaux visibles. Cet ensemble d'observations pouvait être signé par l'officier de quart avant qu'il soit relevé, ou fait quotidiennement, juste avant midi, au fur et à mesure de la tenue du registre. Ce journal de bord donnait ainsi le compte rendu le plus détaillé possible du voyage du navire au fil du temps et, à partir de ce document, tous les autres officiers tenaient leur propre journal de bord. Les journaux de bord du capitaine constituent le meilleur témoignage sur les mouvements du navire, bien que d'autres informations puissent en être tirées, en particulier pendant les batailles, où les signaux et les caps des autres navires, consignés dans ces journaux, représentent autant d'informations précieuses.

Trafalgar fut l'une des victoires tactiques les plus décisives de l'ère de la voile, mais de notre point de vue d'hommes du début du XXI^e siècle, il est possible d'affirmer que la bataille de la Chesapeake, ou des caps de Virginie, remportée par le comte de Grasse le 5 septembre 1781, fut la plus importante sur le plan stratégique. Sans que ce fût un affrontement long – il dura environ deux heures –, toute la ligne n'étant pas engagée, le résultat pour la Grande-Bretagne, outre la perte d'un unique navire, le *HMS Terrible* (74 canons), fut surtout la reddition de Yorktown en octobre de la même année, conséquence directe de l'échec britannique à chasser de Grasse de la Chesapeake. L'indépendance des États-Unis en découle directement.

Bien que tous les *logbooks* n'aient pas été conservés, et que ceux qui l'ont été soient de qualité très variable, ils nous donnent un aperçu des difficultés de la journée. Ils nous en disent long sur la façon dont le contre-amiral Sir Thomas Graves avait l'intention de mener la bataille⁸. Le matin du 5, l'armée de Graves naviguait cap au sud-ouest par un léger vent de nord-est, faisant environ six nœuds⁹. La nuit précédente avait été venteuse et pluvieuse, mais ce matin-là, le ciel était dégagé et l'armée se trouvait entre 4 et 5 lieues des caps. Le *Sole Bay* (28 canons, *captain* Everitt) reçut l'ordre d'être attentif au navire amiral de Graves. Everitt se vit ordonner de naviguer en reconnaissance vers les caps. Entre 6 et 7 heures, on vit des signaux du *Sole Bay* et du *Royal Oak* indiquant qu'une flotte inconnue était en vue. Immédiatement après avoir accusé réception, Graves hissa le signal de se préparer au combat.

182

Ce signal fut abaissé vers 10 h 25 et, à 10 h 40, fut hissé l'ordre de se former en ligne de bataille avec des intervalles de deux encablures¹⁰. En tant que navires-répétiteurs, le brick *Fortune* (14 canons) et le *Sole Bay* se tenaient prêts, le premier vers l'arrière de la ligne, le second vers l'avant. L'armée progressait à environ 4 nœuds à l'heure avec un vent soutenu de nord-ouest, mais elle ralentit à 2 nœuds et moins encore à mesure que la ligne se formait¹¹.

Bien que l'armée de de Grasse ait été repérée à l'ancre dans Lynnhaven Roads, Graves n'envisageait pas d'avancer directement sur les navires français sortant de la baie de la Chesapeake. Créer une mêlée dans des eaux étroites était tout à fait contraire à ses idées. Il était déterminé à rencontrer de Grasse et son armée en ayant lui-même formé une solide ligne de bataille. Il s'inquiétait de la lenteur apparente de l'escadre du contre-amiral Drake, qui était à l'arrière de l'armée, et envoya plusieurs ordres pour le presser. Vers 12 h 30, on vit l'armée navale française prendre la mer et on hissa le signal donnant l'ordre d'établir des intervalles de près d'une encablure dans la ligne. Sur le vaisseau amiral de Graves, le *London* (90 canons), le capitaine, J. Crimmons, a enregistré un grand nombre de signaux envoyés au reste de l'armée au cours des heures suivantes. Les Français ont également remarqué ce nombre important, excessif peut-être, de signaux, émis lorsque les deux flottes convergeaient vers le sud-est¹². Vers 14 heures, Graves se rendit compte que son armée était trop

8 Le journal a été largement utilisé par French Ensor Chadwick dans *The Graves papers and other documents relating to the naval operations of the Yorktown campaign, July to October, 1781*, éd. French Ensor Chadwick, New York, Naval History Society, 1916.

9 Ndt : nous traduisons *squadron* par *armée*, car il s'agit bien ici de l'ensemble de la force, et nous utiliserons ensuite le mot *escadre* pour rendre ce qui se dit en anglais *division*.

10 The National Archives (désormais TNA), ADM 52/2354 (*Master's log* de l'*Invincible*), 5 septembre 1781, non folioté.

11 TNA, ADM 52/1807 (*Master's log* de l'*Intrepid*), 5 septembre 1781, non folioté.

12 Harold A. Larrabee, *Decision at the Chesapeake*, London, William Kimber, 1965, p. 164.

proche d'un haut-fond appelé le Middle Ground, qui occupait l'entrée de la Chesapeake ; il fit faire le signal de porter à tribord tous à la fois. Puis il ordonna de diminuer de voiles pour permettre au centre des Français de se rapprocher des Britanniques. Des signaux continuèrent à être émis du navire amiral au fur et à mesure que l'après-midi s'écoulait, pour donner l'ordre à chaque navire individuellement de resserrer la ligne ou de reprendre sa place, selon les cas. Graves voulait garder le contrôle sur ses capitaines. Conscient de son infériorité numérique, il était déterminé à ne pas la subir. À 14 h 40, un signal ordonna au brûlot *Salamander* de se tenir prêt pour l'action. À ce moment-là, l'armée britannique n'avancait plus qu'à la vitesse de 2-3 nœuds ; les Français se déplaçaient tout aussi lentement. Graves, voyant la journée avancer, fit hisser à 16 h 3 le signal d'engagement et, à 16 h 11, abaisser celui de formation de la ligne de bataille afin d'éviter toute confusion. Selon le journal de bord de Crimmons, l'avant-garde et le centre engagèrent les Français à 16 h 15. Quelques minutes plus tard, à 16 h 22, le signal de la ligne de bataille fut hissé de nouveau, puis retiré cinq minutes plus tard pour être remplacé par celui ordonnant une action rapprochée. Graves était toujours préoccupé par le fait que sa ligne n'était pas bien organisée. Tout au long de l'action, il continua à envoyer des signaux à ses navires pour qu'ils gardent leur place.

Une fois l'action commencée, les journaux de bord relatent surtout des événements survenus à bord de tel ou tel navire. Dans ce qui était maintenant l'avant-garde, l'*Intrepid* (64 canons, capitaine James Anthony Pye Molloy) se tenait à la deuxième place, derrière le navire de tête, le *Shrewsbury* (74 canons), dans l'escadre du contre-amiral Drake. L'action de l'*Intrepid* a suscité l'admiration du contre-amiral Hood, bien que celui-ci fût alors placé à l'avant-garde¹³. Un peu avant 17 heures, on remarqua que le *Shrewsbury* avait subi de graves dommages et qu'il avait été mis hors service. Molloy, désormais au vent du *Shrewsbury*, se plaça entre lui et les Français. Dix minutes plus tard, l'avant-garde française commençait à s'éloigner. Certaines informations du récit enregistré par le *master* de l'*Intrepid*, John Leard, et de celui du capitaine, Molloy, se recourent presque mot pour mot¹⁴ – par exemple sur le fait que l'avant-garde était la plus engagée, ou que l'*Intrepid*, commandé par le capitaine Molloy, était deuxième en ligne, derrière le *Shrewsbury*. Ce dernier supportait le poids du feu français, et Molloy put voir qu'il était en grand danger. Pensant que le navire était désarmé, le capitaine nota à 16 h 55 : « Nous avons couru entre lui et l'ennemi et nous nous sommes engagés aussi près que possible¹⁵. » À 17 h 5, l'avant-garde ennemie arriva.

13 *Letters written by Sir Samuel Hood (viscount Hood) in 1781-2-3*, éd. David Hannay, London, Navy Records Society, 1895, p. 32.

14 Comparer TNA, ADM 52/187 et ADM 51/475.

15 TNA, ADM 51/475 (*Captain's log de l'Intrepid*), 6 septembre 1781, non folioté.

Les signaux n'étaient pas toujours aisément visibles. Par exemple, le *master* de l'*Invincible* (74 canons), James Urquhart, a enregistré les signaux émis lorsque l'*Invincible* a pris place près du contre-amiral Samuel Hood qui, à bord du *Barfleur* (90 canons), commandait l'arrière¹⁶. Bien qu'il eût été demandé que la ligne de bataille fût formée à une longueur de câble, il n'était pas toujours possible pour les officiers de l'*Invincible* de voir les signaux de l'amiral et, au fur et à mesure que la bataille avançait, Urquhart remarqua que la ligne se refermait entre l'*Invincible*, le *Barfleur* et le *Monarch* (74 canons) qui suivait. À 17 h 20, lorsque Hood se jugea finalement assez proche des Français pour délivrer une bordée complète, Urquhart nota que l'*Invincible* était *extrêmement* près du quartier sous le vent du *Barfleur*; de son bord, on pouvait facilement voir que le tir était très court. Alors que les navires continuaient de serrer la ligne, Hood réussit à tirer quelques autres coups de feu, sans grand effet. Vers 18 h 15, il abandonna et dix minutes plus tard, il fit signe à l'arrière de se mettre en ligne. À peu près au même moment, les combats cessaient tout au long de la ligne. Graves ordonna à ses deux navires-répétiteurs, le *Sole Bay* et la *Fortune*, de se positionner respectivement à l'arrière et à l'avant de la ligne, pour donner l'ordre à Hood et Drake de maintenir leurs positions parallèles à la ligne française pendant la nuit.

Alors que la lumière du jour s'estompait, Graves décida de ne pas essayer de poursuivre le combat de nuit, mais se retira pour se reformer et être prêt à reprendre l'attaque le jour suivant. Mais, bientôt renseigné par la *Fortune* sur les dommages que l'avant-garde avait subis, il se rendit compte que son armée n'était pas en mesure de reprendre le combat; les jours suivants, les deux armées ennemies continuèrent donc à s'observer l'une l'autre, cependant que, dans chaque camp, on réparait les dégâts subis au combat. Enfin, le 9 septembre, de Grasse, saisissant le premier l'opportunité offerte par un changement de vent, retourna à la Chesapeake pour reprendre le blocus de l'armée britannique à Yorktown.

LIMITES ET IMPRÉCISIONS

Dans le cas de la bataille de la Chesapeake, les *logbooks* fournissent des indications précises sur les moments où les signaux ont été hissés et sur ceux où ils ont été vus. Ils nous ont permis de constater l'étroitesse du contrôle que Graves voulait imposer à son armée, les difficultés à maintenir sa position en cas de vents faibles, et les intentions changeantes du commandant en chef. Mais là où ils sont

¹⁶ Le contre-amiral Samuel Hood commandait en fait l'avant-garde, mais comme, vers 14 h 10, la ligne de bataille avait reçu l'ordre de passer d'un cap ouest à un cap est-sud-est, l'escadre de Hood se retrouva à l'arrière de la ligne (TNA, ADM 52/2354, *Master's log* de l'*Invincible*).

imprécis, c'est sur la position réciproque des navires britanniques et français. Ce n'est pas surprenant. La bataille a été livrée en ligne et les capitaines ont fait de leur mieux pour garder leur position. Il n'y a pas eu de mêlée et la ligne britannique ne s'est pas suffisamment rapprochée de la ligne française pour que le capitaine ou toute autre personne soit en mesure d'identifier chaque navire français.

Même la distance qui séparait les deux lignes à différents stades de la bataille est difficile à déterminer à partir des *logs*. Ces derniers contiennent souvent, en revanche, des tentatives d'évaluation des dommages subis en cours de bataille. John Leard, le *master* de l'*Intrepid*, a par exemple enregistré de façon assez détaillée les avaries subies par son navire, depuis le nombre et le type de voiles mises en pièces jusqu'à l'énumération des coups reçus par la coque (soixante-cinq). Le journal de bord du capitaine indique pour sa part vingt et un tués et trente-sept blessés¹⁷.

Ainsi, les journaux de bord fournissent des informations importantes sur l'action en mer. Il faut toutefois être conscient des limites de ces sources. En premier lieu, tous les *logbooks* n'ont pas été conservés, et ceux qui l'ont été ne sont pas nécessairement concordants dans les détails qu'ils fournissent. Deuxièmement, il se peut, en particulier dans le feu de l'action, que les journaux n'aient pas été tenus avec précision.

Tôt le matin du 17 décembre 1778, le sloop *Cérès* (18 canons), sous le commandement du lieutenant James Richard Dacres, escortait ainsi quelques transports de troupes au large de Sainte-Lucie. Peu après 4 heures, l'officier de quart, regardant à travers sa lunette de nuit, vit un gros navire au-delà des transports. Puis, très vite, il en vit un second. La lumière du jour permit de se rendre compte qu'il s'agissait de frégates françaises, l'*Iphigénie* (32 canons) et le *Sagittaire* (50), avec une ligne de vaisseaux de ligne à environ 5 milles de leur quartier sous le vent. Dacres s'entretint avec ses officiers, qui acceptèrent de se retirer en mer plutôt que de courir vers le Cul de Sac, qu'ils ne pensaient pas être en mesure d'atteindre. Ils mirent toutes leurs voiles et coururent devant le vent, espérant dépasser les frégates françaises. Malheureusement, sur leur chemin, ils aperçurent deux autres voiles, que Dacres crut françaises, si bien qu'il fut contraint d'arriver vent arrière. Sous la pression de la voile, la jumelle de l'ancre sous le vent traînait dans l'eau. Dacres fit couper cette ancre.

Mais l'*Iphigénie* avait gagné sur eux. Bientôt, la frégate française se retrouva par le travers à une distance d'environ un câble du quartier de la *Cérès*; Dacres rendit son navire à 11 h 30. Après avoir été fait prisonnier par les Français, l'équipage fut renvoyé à Grand Cul de Sac et le 15 janvier 1779, une cour martiale se réunit. L'équipage et les officiers furent rapidement acquittés. L'affaire Dacres fut

17 TNA, ADM 52/1807 (*Master's log* de l'*Intrepid*), 6 septembre 1781, n.p.; ADM 51/475 (*Captain's log* de l'*Intrepid*), 6 septembre 1781, n.p.

examinée, mais le *log* n'avait pas été tenu ce matin-là, de sorte qu'il n'y avait pas de trace des mesures prises. Au lieu de cela, l'équipage témoigna et personne ne put trouver à redire au comportement de Dacres. Il avait écarté les frégates des transports et ne s'était rendu que lorsqu'il avait été clairement devancé et réduit à l'impuissance¹⁸.

Ainsi, il semble avoir été admis que l'exactitude ou l'exhaustivité des registres pouvait varier selon la situation. Lors d'un voyage tranquille, le journal de bord était régulièrement tenu et des notes étaient même prises toutes les heures¹⁹. Mais dans la fièvre de l'action, comme dans le cas de la *Cérés* en décembre 1778, les journaux pouvaient être complètement oubliés. Dans les grandes batailles, à bord des navires de ligne, le sentiment de vivre un moment historique était peut-être une raison pour que, même dans le feu de l'action, le journal soit tenu avec précision, mais sur les petits navires, dans la tension des moments de crise, la situation était différente. Il faudrait un travail très minutieux pour établir quels journaux de bord ont été rédigés de façon absolument rigoureuse, au fur et à mesure des événements, et lesquels comportent des estimations et des agrégations de souvenirs, qui ont ensuite fait l'objet d'un accord entre les officiers concernés.

186

Ces limites étaient admises à l'époque. Les journaux de bord étaient des documents importants, et même capitaux si la conduite des officiers devait être soumise à une cour martiale. Ils pouvaient prouver l'adéquation des décisions prises à la situation – ce qu'ils ont fait à maintes reprises. En France par exemple, après Trafalgar, ils jouèrent un rôle important dans l'acquittement du contre-amiral Dumanoir²⁰. L'inverse pouvait également se produire. En février 1741 (ou 1742 ?), le capitaine William Campbell, commandant du *Sapphire* (44 canons) fut traduit devant une cour martiale à Plymouth pour avoir quitté son poste sans instruction et rejoint à Crookhaven puis Kinsale, en Irlande.

Campbell affirma qu'il avait été forcé de quitter la station en raison d'une tempête de plusieurs jours qui avait tellement endommagé son navire qu'il avait dû le mettre à l'abri au port. Toutefois, les journaux de bord originaux et celui signé du *master* furent présentés à la cour. Ils indiquaient clairement non seulement que Campbell avait quitté son poste, mais qu'il ne s'était pas hâté d'aller le prendre. Au lieu de se rendre à la station, à 8 lieues à l'ouest de Scilly, il était allé jusqu'à Land's End avant de retourner à Falmouth. En ce qui concerne les dommages, les *logs* et journaux produits par le *master* n'appuyaient pas les allégations de Campbell, et

18 TNA, ADM 1/5311 (Courts Martial, 1779), 15 janvier 1779.

19 Voir, par exemple, TNA, ADM 52/125 (*Master's log* de l'*Alfred*), 4 octobre 1780 – 30 août 1781.

20 Édouard Desbrière, *The Naval Campaign of 1805: Trafalgar, op. cit.*, t. II, p. 326-333.

le lieutenant, le *master* et le charpentier ne confirmèrent pas sa version lorsqu'ils furent entendus. Il fut par conséquent chassé du service²¹.

Le témoignage personnel était bien sûr important parce qu'il était entendu que les registres et les journaux n'étaient peut-être pas tout à fait exacts, même s'ils étaient signés par les officiers concernés, et que dans ces affaires, où des carrières ou même des vies pouvaient être suspendues à un jugement, il était important d'étudier tous les témoignages. Ce fut évident lors de la tenue de ce qui fut peut-être la cour martiale la plus importante du XVIII^e siècle, celle qui statua sur le cas du vice-amiral Thomas Matthews, et qui siégea du 16 juin au 22 octobre 1746. Matthews fut traduit en cour martiale après l'échec de la flotte britannique devant la flotte franco-espagnole combinée au large de Toulon en février 1744. Son accusateur fut son propre second, le *vice admiral* Richard Lestock, qui était ce jour-là à bord du *Neptune* (90 canons) et commandait l'escadre d'arrière-garde. Au départ, ce fut Mathews qui accusa Lestock d'avoir été lent à le rejoindre pour engager l'ennemi et le renvoya chez lui. Une fois à Londres, Lestock répliqua par d'autres accusations et la querelle fut portée devant le Parlement. La Chambre des Communes demanda une cour martiale pour chacun des deux officiers. Lestock fut jugé début 1746 et s'en tira par un acquittement. Ensuite vint le procès de Matthews, et c'est alors que l'importance des *logbooks* devint manifeste.

Afin de réfuter l'accusation qui était portée contre lui, selon laquelle il avait mal engagé l'ennemi, Matthews essaya de prouver qu'il avait manié son armée avec compétence. Dans ce but, il appela comme témoin le *master* du *Neptune* de Lestock, Isaac Chapman. Au cours de l'interrogatoire, il parvint à montrer que Chapman n'était pas en mesure de dire exactement où se trouvait le navire par rapport aux autres, ni quand les signaux avaient été faits et les changements de cap effectués, ni si les bordées tirées avaient été partielles ou complètes. Chapman ne se souvenait pas de certains signaux, disait seulement qu'ils avaient été notés (mais il ne savait par qui) dans le journal de bord, durant les trois jours qui suivirent le combat. On ne sait si Matthews voulait prouver par là que le journal de *Neptune*, en particulier, avait été falsifié ou s'il essayait simplement de démontrer que les journaux de bord et le témoignage du capitaine, dont la responsabilité globale était de conserver ces renseignements, ne pouvaient être fiables. Néanmoins, d'autres témoins semblent en avoir tiré les conséquences et refusèrent de parler sans se référer à leurs propres journaux²².

En fin de compte, Matthews fut reconnu coupable d'un certain nombre de chefs d'accusation, notamment de s'être engagé avant que la flotte ne fût prête

21 TNA, ADM 1/5275 (Courts Martial, 1741-1742), Court Martial of Captain William Campbell, 15 février 1741/2, non folioté.

22 *Ibid.*, p. 198-199.

pour cette manœuvre, de ne pas avoir utilisé tous les moyens à sa disposition pour la préparer et de ne pas avoir manœuvré pour l'amener à un engagement approprié avec l'ennemi. Il fut cassé et rendu incapable de servir à nouveau. Le résultat indirect de cette décision fut le jugement rendu par une autre cour martiale, qui jugea l'amiral John Byng après l'échec du secours de Mahon en 1756. Reconnu coupable de ne pas avoir fait de son mieux, Byng fut exécuté en mars 1757.

Ce dernier semble avoir agi en ayant à l'esprit le verdict rendu contre Matthews. Matthews avait été condamné pour s'être précipité à l'attaque de la flotte combinée avant que sa ligne ne soit correctement formée. Byng, face à l'escadre de Toulon au large de Minorque, retarda l'attaque jusqu'à ce que sa ligne soit formée²³. La confusion s'ensuivit et la bataille fut indécise. Dans l'atmosphère fiévreuse du Londres de l'époque, il ne fit aucun doute que Byng serait traduit en cour martiale... pour sa défense. Une fois de plus, les journaux de bord jouèrent un rôle important et, une fois de plus, on laissa entendre que des journaux avaient été falsifiés à la suite de la défaite²⁴... Byng découvrit que celui du *Culloden* n'avait été rédigé que quelques jours après la bataille et que la main d'un autre écrivain que le capitaine avait rempli la page pour la journée. On se rendit compte également que le journal de bord du capitaine du *Culloden* était une copie de celui du capitaine du *Trident*. Aucune de ces incohérences ne sembla peser d'une manière quelconque aux yeux de la cour, et Byng fut condamné.

188

Les journaux de bord étaient donc une partie essentielle de l'appareil administratif, disciplinaire et opérationnel de la Royal Navy au XVIII^e siècle. Leurs faiblesses avaient été reconnues, mais ils constituaient une preuve fondamentale et l'Amirauté avait forcément recours à eux. Les dépositions des témoins, également importantes, n'étaient toutefois pas suffisantes et ne représentaient pas forcément des sources plus fiables : ces derniers pouvaient avoir des oublis, et la mort pouvait les rendre silencieux à jamais. Les historiens rencontrent les mêmes problèmes. Les témoins ne sont plus là, bien que leurs témoignages aient parfois été préservés. Tant que les journaux de bord, qui peuvent paraître si méticuleux et fiables, ne sont pas considérés comme une source infaillible, ils peuvent fournir des informations essentielles sur la conduite des opérations navales à l'ère de la voile.

23 Dudley Pope, *At Twelve Mr. Byng Was Shot*, London, Secker and Warburg, 1987, p. 146.

24 *Ibid.*, p. 268-271.

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 thalassocratie
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*