

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 - Comptes rendus
ISBN 979-10-231-3868-9

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

Comptes rendus

CAROLINE LE MAO & CLAIRE STEIMER (DIR.),
LE SUD-OUEST AQUITAIN, LA MER ET L'OUTRE-MER,
BORDEAUX, FÉDÉRATION HISTORIQUE DU SUD-OUEST, 2022, 275 P.

Cet ouvrage placé sous la direction de Caroline Le Mao et Claire Steimer réunit dix-neuf communications. Le propos se concentre sur la colonne vertébrale de l'Aquitaine bordelaise, la Garonne-Gironde, et sur les avant-pays ultramarins, antillais et canadiens avant tout. Les deux textes d'Alain Chaume et Marc Agostino portent sur l'Algérie et l'Afrique qui relèvent de l'espace méditerranéen et de l'aire marseillaise et toulonnaise.

Bordeaux est à deux ou trois marées du littoral atlantique. La *radioscopie* de cet axe vital entre Bordeaux et Le Verdon est riche. Pierre Régaldo se penche sur les *esteys*, ces petites rivières qui traversaient Bordeaux, pour préciser que le noyau initial, au moins médiéval, du port Saint-Pierre est déterminé par la Devèze et non par la Peugue. Claire Steimer dresse une typologie des aménagements portuaires des rives de la Garonne et de la Gironde du XIII^e au XIX^e siècle : les *peyras*, ces épis en pierre qui font office de cales ; les ports des *esteys* (étiers) latéraux avec chaussées, quais ou cales, parfois dotés d'écluses comme à Mortagne, puis les grands équipements de l'ère industrielle et balnéaire, comme celui de Trompeloup à Pauillac, les bacs et enfin l'avant-port de Bordeaux au Verdon. Jacques Péret s'intéresse à la liaison estuarienne – *le passage* – entre Royan et Bordeaux (XVII^e-XIX^e siècle), qui associe une navette estuarienne proprement dite entre Royan et Bordeaux et une connexion hybride avec La Rochelle, d'abord routière jusqu'à La Tremblade, puis maritime dans le pertuis d'Antioche, et qui permet d'éviter les dangers redoutés à la sortie de la Gironde. La flotte estuarienne, constituée de vingt à quarante chaloupes de 10 à 20 tonneaux, transporte passagers et marchandises avec une fréquence de plus en plus soutenue. Mais la navigation dans l'estuaire demeure dangereuse du fait des déplacements des bancs de sable et des passes, surtout avant que le plan d'éclairage et de balisage des côtes de 1825 ne se traduise, comme l'indique François Jouison, par l'implantation de onze phares, de bateaux-phares et de bouées, bientôt en fer, là où il était impossible d'édifier tourelles et mâts.

L'estran, la mer comptent dans l'approvisionnement des populations littorales et de l'arrière-pays. Les produits des pêches et collectes d'une part, du commerce maritime du cabotage au long cours d'autre part, procurent des ressources alimentaires qui sont particulièrement essentielles en période de crise frumentaire, ce que Sébastien Périssé appelle l'*aubaine alimentaire* des populations littorales

saintongeaises du XIV^e au XVI^e siècle. Mais bientôt, l'accès aux produits de consommation de luxe, qui progressivement se banalisent, comme le sucre, le café, le thé, le tabac, les cotonnades indiennes, qui font une entrée remarquée dans les garde-robes et les logements, témoigne d'un changement d'échelle et de l'entrée de Bordeaux dans une première mondialisation des échanges dont elle est l'un des grands ports. Pourtant Maïder Tomelier indique que, dans les premières salles du musée d'Aquitaine, l'histoire portuaire et maritime de Bordeaux n'était guère mise en valeur. C'est depuis une trentaine d'années, dit-elle, que s'est fait l'éveil mémoriel de Bordeaux, capitale notamment du commerce du sucre, qui assume désormais son passé négrier et esclavagiste, comme le montrent les dernières salles ouvertes en 2009, avec les espaces « Bordeaux au XVIII^e siècle : commerce atlantique et esclavage ». Cette filière sucrière est étudiée par Clément Piquet dans sa présentation de la maison Paul et Jean Nairac et Perrelet, qui associe négoce, raffinage et vente du sucre dans une aire commerciale qui forme un croissant depuis le bassin de la Garonne, en passant par le Languedoc et Marseille, jusqu'au Lyonnais et à l'Alsace. L'implantation de cette maison est certes plus forte en Aquitaine et dans les zones limitrophes, surtout dans les grandes villes, mais la consommation de sucre concerne également les élites des petites villes, même si dans les zones rurales, le miel demeure le produit sucrant par excellence. Les maisons de commerce sont déstabilisées par la Révolution, qui a un impact aussi bien en France que dans les Antilles. Nahia Sein montre, à travers son étude du cas des frères Lafargue de Bayonne, que la capacité d'adaptation à la nouvelle conjoncture fait la différence entre celui qui, quittant Bayonne pour Bordeaux, sait s'adapter, et celui qui, restant à Bayonne, fait faillite.

Les autres communications traitent de la projection des Bordelais et des Aquitains dans leur vaste avant-pays. Bordeaux est envisagé comme port de passagers et d'émigrants.

Bordeaux, grand port du commerce mondial, est aussi un port de passagers, car il y est relativement facile de trouver un navire pour embarquer vers n'importe quelle destination. Jean-Pierre Poussou achève ici un long travail naguère entrepris avec Christian Huetz de Lempis et Lucile Bourrachot sur les registres de passagers au XVIII^e siècle, qui contiennent plus de 3 1 000 noms. Il nous livre ici une étude portant sur 766 voyageurs partis « pour apprendre la langue et le commerce ». Il s'agit de jeunes gens, âgés le plus souvent de 10 à 19 ans (82 %), d'origine principalement bordelaise, qui partent pour les ports des Provinces-Unies, d'Irlande et de l'ancienne Hanse germanique, pour se perfectionner dans les langues du commerce européen (hollandais, anglais, allemand, langues scandinaves) dans le cadre de leur apprentissage du métier de négociant. L'auteur note que cette émigration temporaire concerne surtout les années 1714-1733 (62,9 %), comme si le plurilinguisme de Bordeaux, où s'installent de nombreuses

colonies étrangères, rendait ensuite l'expatriation moins nécessaire. D'autre part, certains passagers quittent Bordeaux pour aller faire fortune aux Îles ou dans les colonies nord-américaines, sans donc que leur retour soit programmé. Dominique Lambert de Fontenille s'est penché sur l'histoire de cent cinquante Duraquois des rives du Dropt, qui ont embarqué au cours du XVIII^e siècle avec le statut d'engagé ou de passager payant, surtout vers les Petites Antilles, puis vers Saint-Domingue après la guerre de Sept Ans. Cette émigration, qui s'appuie sur des liens familiaux, ne répond pas toujours aux espoirs qui sont mis en elle – se faire une place au soleil –, même si le retour au pays de quelques *Américains* chanceux entretient le mythe. La destinée des Bedout incarne cette aventure familiale. Michel Aka s'est mis dans les pas de cette dynastie en suivant, au Québec puis à la Grenade, Jean-Baptiste Bedout, fils d'un notaire bordelais émigré en 1777, et ses descendants et affiliés, jusqu'à Félix Juan Carlos de Bedout, actuellement journaliste de télévision à Medellín en Colombie.

Les trajectoires individuelles purement continentales ou qui s'appuient sur les deux côtés de l'océan sont ensuite prises en compte. Cet ouvrage s'intéresse beaucoup aux trajectoires individuelles, qu'elles soient continentales ou menées des deux côtés de l'océan. Pour Frédéric Candelon-Boudet, le cas des frères Bory, originaires de l'Agenais, illustre une stratégie professionnelle et matrimoniale destinée à allier capitanat et négoce. Un engagement fort et couronné de succès dans le capitanat de navires négriers, un mariage opportuniste dans la famille Fonfrède, permettent aux Bory d'intégrer progressivement le monde du négoce négrier bordelais dans les années 1770-1780. Jean Dommenget, que présente Caprice Cadu, est un jeune Bergeracois qui a fait le voyage initiatique aux Provinces-Unies pour apprendre la langue et le commerce, avant de rentrer au pays et de se fixer à Bordeaux dans la communauté protestante. Sa maison de commerce, qui dispose d'un réseau très fourni de correspondants, s'est spécialisée dans l'exportation des produits agricoles de l'arrière-pays, en particulier le vin, vers les Provinces-Unies, le Portugal mais aussi les îles de la Martinique et de Saint-Domingue, même si les destinations européennes semblent privilégiées. Jean Baptiste Pierre Balguerie, par son mariage dans la famille Corregeolles, propriétaire d'une habitation à l'Archaie, à l'est de Saint-Domingue, se retrouve, selon Elsa Guiraute, à la tête d'une entreprise à double implantation : la maison de commerce qu'il dirige à Bordeaux, et une indigoterie reconvertie progressivement en plantation sucrière, où exercent les Corregeolles, les fils de son beau-père décédé, qu'il contrôle depuis Bordeaux. L'entreprise est foudroyée par la Révolution. Hubert Bonin s'est intéressé à la relance dynastique de la famille Balguerie dans le courtage à Bordeaux entre la fin du XIX^e siècle et la seconde guerre mondiale. Édouard devient associé gérant de la société d'armement maritime Charles Koechler, tandis que son fils, Alfred II, intégré dans cette entreprise, s'en émancipe pour

créer en 1930 avec Raoul Blanc, dans un contexte où les grands développements des équipements portuaires bordelais occultent en partie les signes avant-coureurs de la crise, une maison de commerce transitaire, agréée en douane, agent maritime et entrepositaire de marchandises.

Mais la carrière militaire peut aussi ouvrir de nouveaux horizons. Nicolle Maguet et Sophie Miquel brossent le portrait de Jean Dubernat, simple soldat qui a connu une réelle ascension sociale. Issu d'une famille de métayers du Périgord, il guerroye d'abord aux frontières, notamment pendant la guerre de Sept Ans. Son départ en 1770 pour l'Île-de-France va bouleverser sa destinée. Là-bas, il se marie, obtenant ainsi son congé définitif de l'armée, et une concession, qui est à l'origine d'une petite fortune ; il peut dès lors rentrer chez lui, devenir propriétaire terrien et accéder au rang de petit notable local, position qui s'affirme au moment de la Révolution quand il est élu à des responsabilités dans sa commune, dont celle de maire. La trajectoire de Jean Antoine Bellot, que retrace Alain Beschi, est également le récit de l'ascension sociale d'un militaire au service du roi, mais d'une autre envergure. Il s'embarque pour la Nouvelle-France en 1755 et se fait remarquer par le commandant des troupes au Québec, Montcalm, et le major Ramezay, dont il épouse la fille. La défaite des troupes françaises n'entraîne pas le retour immédiat en France de Bellot avec sa famille. Il se fait homme d'affaires, gestionnaire-régisseur-administrateur du patrimoine – le sien et celui des Ramezay, mais aussi ceux d'autres membres de la communauté française. Rentré à Blaye, sa ville d'origine, et jouissant d'un certain prestige, il est élu à la tête de la Jurade de 1768 à 1781, et affiche cette réussite en se faisant construire un hôtel dans la paroisse Saint-Sauveur.

À cet ouvrage d'une richesse certaine, il manque peut-être une conclusion, qui répondrait à une introduction très courte.

Gérard Le Bouëdec

Professeur émérite à l'université de Bretagne-Sud

FRÉDÉRIC MANTIENNE, *MARINS ET PROTESTANTISME
À LA TREMBLADE ET ENVIRONS (XVI^e-XVIII^e SIÈCLE)*, PARIS,
LES INDES SAVANTES, 2^e ÉD. REVUE ET AUGMENTÉE, 2022, 230 P.

Le port de La Tremblade et l'île d'Arvert ont constitué non seulement un bastion protestant, mais aussi un pôle d'activité maritime, de formation de marins, d'ancrage des marins en activité revenus dans leur famille, et enfin de pêche et de cabotage, notamment vers la cité-port bordelaise. S'appuyant sur des ouvrages et articles déjà parus, Frédéric Mantiennne entend en préciser l'originalité et l'identité. Tout d'abord, une vie économique somme toute banale anime ce territoire, autour de la pêche locale ou à Terre-Neuve ; des capitaines, marins et

pilotins y prennent racine pour participer au commerce des Îles ou au cabotage. De façon plus originale, la flotte royale vient mouiller dans l'embouchure de la Seudre, avant la percée de Rochefort – et Louis XIV lui-même vient y faire une visite en 1659.

L'ouvrage fournit de riches et nombreuses biographies d'officiers de marine réputés, et des analyses sur les équipages et le carénage. Il scrute ensuite les conditions de vie et de travail difficiles des matelots, souvent recrutés sous la contrainte, d'où une tentation de rejoindre, si possible, la marine marchande. L'histoire d'une élite est reconstituée à travers la figure de Job Forant (1612-1692), lui-même fils d'un contre-amiral et commandant de navires en guerre, ou la dynastie des Froger, dont l'étude de l'action sans cesse renouvelée permet une analyse des types de vaisseaux utilisés, des modes et des objectifs de navigation, et même un récit d'expéditions et de séjours à Canton (p. 62-71) grâce à la Compagnie des Indes.

Enfin, l'auteur s'intéresse à l'implication des marins de La Tremblade dans les guerres, celle de Sept Ans par exemple. Nombre d'entre eux, en effet, prennent part à ce conflit en tant que corsaires, pirates ou négriers, dans des guerres de course incessantes, et recrutent leurs équipages dans cette vallée de la Seudre. Plusieurs familles et figures émergent (André Papin, Jacques Conte). Un apogée est atteint durant la Révolution et l'Empire, avec 144 navires pour la flotte de guerre en 1793 dont les équipages viennent pour une part de La Tremblade.

Une sorte d'épopée maritime prend ainsi corps, centrée, certes, sur un port peu connu, mais insérée dans un contexte d'aventures militaires, négrières et marchandes transatlantiques, voire asiatiques.

Hubert Bonin

Bordeaux Sciences économiques

ÉRIC SCHÉRER, *LES MARINS FRANÇAIS (1789-1830)*.

ÉTUDE DU CORPS SOCIAL ET DE SES UNIFORMES,

PARIS, BERNARD GIOVANANGELI ÉDITEUR/MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE, 2021, 255 P.

Le vice-amiral d'escadre Éric Schérer (2^e Section) a publié en 2021 un ouvrage consacré aux uniformes de la marine nationale, des derniers temps de l'Ancien Régime (1786-1788) au lendemain du règne de Charles X (1831-1832). Ce livre vient à la suite de deux ouvrages de référence qu'il a dédiés aux uniformes de la marine et à la société navale contemporaine : *Les Uniformes des officiers de la Marine 1830-1940* (2011) puis *Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes 1830-1940* (2017). Dans une certaine mesure, ce troisième opus, *Les Marins français 1789-1830*, complète l'entreprise engagée en 2011 puisqu'il

permet de reprendre *ab ovo* l'histoire des effets et des éléments les plus significatifs des uniformes, tels que les sabres, les ceintures de commandement ou les bicornes. En d'autres termes, ce troisième livre éclaire la préhistoire de l'uniforme naval national, dont l'apogée se situe entre 1840 et 1940. Pourtant, l'ouvrage que vient de livrer le vice-amiral Schérer est, tant sur la forme que sur le fond, assez différent des précédents, lesquels suivaient un fil conducteur largement thématique et relevaient surtout de l'érudition et de l'analyse.

240

Ce nouvel ouvrage, pour sa part, adopte et suit résolument une trame chronologique, articulée par les grandes césures politiques que sont la fin de l'Ancien Régime, la Révolution jacobine, montagnarde puis conservatrice, le Consulat et l'Empire, enfin la Restauration. Pour chacune de ces périodes ou ruptures, l'auteur brosse les grands traits sociaux et professionnels des personnels officiers, navigants et non-navigants, et des personnels non-officiers. Ces éléments posés, il examine les particularismes uniformologiques et vestimentaires des cadres et des marins. Suivant une démarche qui a fait tout l'intérêt de son travail passé, le vice-amiral Schérer aborde le cas des officiers navigants, ceux des personnels administratifs, des officiers mariniers et des matelots, des ouvriers des arsenaux enfin, en veillant à ce que le déficit d'informations réglementaires ou iconographiques ne mène pas à des déséquilibres trop marqués entre les corps, les spécialités et les grades. Un soin particulier est ainsi apporté à la reconstitution des effets des marins et des officiers mariniers, alors que les dispositions officielles sont quasi inexistantes avant 1803. Quelques développements sur les armes individuelles et l'artillerie complètent un tableau partiel de la marine nationale. Partiel, car le propos veut servir une histoire administrative et uniformologique.

La division chronologique du livre, en courts chapitres, permet aux lecteurs peu familiers de l'histoire navale d'avoir une idée du contexte politique intérieur ayant conduit aux grandes orientations et réformes des années 1786-1830. Sans surprise, le propos général reprend les grands thèmes des malheurs de la marine révolutionnaire et postrévolutionnaire. Après avoir rappelé l'intenable situation financière dans laquelle la Marine se trouve en 1786 puis la très rapide dégradation sociale dans les ports puis à la mer dès le printemps 1789, l'auteur signale les effets malheureux des conflits politiques et sociaux sur l'encadrement subalterne, ainsi que le déficit durable en officiers supérieurs et généraux aguerris. La finesse – caustique – du propos se poursuit quand sont abordées la militarisation massive des personnels après Trafalgar – qu'illustre le port (temporaire) du shako (p. 158 et suivantes) –, et les premières décisions maladroites de la seconde Restauration. Au-delà des bouleversements, quelques dispositions émergent, survivent aux tumultes, et préparent le grand relèvement naval des décennies 1830-1870 : l'établissement des préfectures maritimes, définitivement reconnues en 1826, la professionnalisation des équipages et des cadres subalternes, la nécessité

d'une école navale portuaire. La valeur singulière de l'ouvrage ne se trouve pas toutefois dans cet exposé, assez classique, des affaires navales, mais repose sur deux qualités constantes.

Le premier atout des *Marins français* est de donner sur une quarantaine d'années, fort agitées sur le plan réglementaire, l'exposé précis et chronologique des décisions ayant affecté les ports, le commandement à la mer, l'encadrement, le travail des personnels. Ainsi, sur les tâches des officiers d'administration, sur la création et le destin des marins de la Garde, sur les bataillons d'ouvriers militaires, les lecteurs trouveront rapidement la référence recherchée. Il en ira de même pour qui veut se voir préciser les grades, les spécialités, les effectifs théoriques et avérés. Ici, le livre complète donc utilement les histoires narratives de la marine, anciennes ou récentes, et facilite la consultation des thèses et des ouvrages de référence. La seconde qualité de l'ouvrage est qu'il donne toute leur place – mais non toute la place – aux questions vestimentaires au sens large. Le format ramassé de l'ouvrage (255 pages) a imposé des choix que l'auteur n'avait pas été contraint de faire dans ses deux premiers livres. Dans *Les Marins français 1789-1830*, l'appareil de notes est réduit ; la priorité est donnée aux sources officielles que sont les décrets, les arrêtés et autres textes réglementaires. On peut regretter que ni les marins prisonniers ni les personnels des bagnes n'aient été pleinement insérés dans le propos. Mais ces contraintes sont corrigées par l'omniprésence des illustrations, que dominent les reconstitutions des XIX^e et XX^e siècles, les tableaux et la reproduction photographique d'armes et d'effets fort rares. Placés dans d'élégants encarts, des extraits de lettres, de rapports et de mémoires permettent de sentir les nombreux écarts entre la lettre réglementaire et la société navale. Sur l'esprit de corps, fort compromis, sur l'éducation nautique, sur les habitudes à terre des marins, sur les compétences professionnelles enfin, le lecteur trouvera bien des informations concrètes. À ces pièces documentaires, que l'on trouve tout au long du livre, s'ajoutent, en fin d'ouvrage, une bibliographie étoffée ainsi qu'un bref exposé des sources, rassemblées et détaillées par l'auteur dans un site internet spécifique. Dédiée aux boutons d'uniformes, une annexe de six pages complète enfin le socle de références.

Nécessairement technique, mais jamais hermétique, le propos qui cite et analyse l'abondante documentation uniformologique n'est pas aisé à résumer. On s'en tiendra ici aux points qui nous ont paru les plus frappants. La politisation de la marine royale durant la Révolution affecte, après 1792, la tenue des officiers : les tricornes deviennent des bicornes, dont le port connaît de notables variations, les cols s'abaissent, l'épée et les souliers cèdent le pas, tout au moins à la mer, au sabre et aux bottes. Outre le panache, réservé aux officiers généraux, la ceinture de commandement fait son apparition (p. 66). La symbolique des boutons et des décorations – la garde des épées, les baudriers – manifeste l'attachement

aux nouveaux régimes (p. 69). Suivant pied à pied les textes définissant la forme et l'ampleur des épaulettes, le choix des couleurs, le port des broderies, l'auteur distingue les intentions disciplinaires de la Révolution – rehausser l'autorité malmenée – et les prétentions corporatistes, mais sans perdre de vue la liberté relative régnant tout au moins jusqu'à la fin de l'Empire. Le deuxième point qui a suscité notre intérêt tient à l'émergence (1803-1804) puis à la pérennisation d'une tenue uniforme pour les matelots, les officiers-mariniers et les ouvriers de la marine (p. 154 et suivantes). Le vice-amiral Schérer détaille ensuite la militarisation des tenues des corps appelés soit à participer aux opérations amphibies, soit à servir dans les opérations terrestres. Dans ce transfert des forces vives de la Marine au profit de l'Armée, où leur singularité uniformologique est quasi nulle, faut-il voir, comme l'auteur, l'aveu d'un échec naval durable et l'incapacité impériale à saisir la singularité des affaires maritimes ? Sans nul doute, mais la poursuite de l'uniformisation militaire sous la Restauration – tout au moins pour les grandes tenues – fait penser que ce corsetage vestimentaire du corps, particulièrement de la tête et des pieds, répond aussi à un processus d'encadrement dépassant la seule marine. Le troisième point marquant de ce livre tient à sa méthodologie. L'uniformologie militaire dépend lourdement des sources écrites – officielles surtout – et de la documentation produite par les collectionneurs et les illustrateurs talentueux des décennies 1880-1960. Comme ses prédécesseurs, l'auteur réunit une masse documentaire considérable, mais en simplifie la lecture, et signale les faiblesses et approximations des illustrations comme des sources officielles. Ce travail de synthèse et de décryptage fournira aux amateurs d'histoire militaire et navale, mais également aux navalistes, à la fois des données éprouvées et d'utiles études de cas. Il est également à souhaiter que ce livre, diffusé à une échelle plus large, puisse contribuer à l'histoire contemporaine de l'expression politique et socioprofessionnelle du vêtement et de l'uniforme.

Patrick Louvier

Université Paul-Valéry – Laboratoire CRISES

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*