

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations Internationales

*La Marine nationale  
et la Première Guerre mondiale :  
une histoire à redécouvrir*

**Il Boer : 979-10-231-1216-0**



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii<sup>e</sup> siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Gennes au xviii<sup>e</sup> siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix<sup>e</sup> et dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii<sup>e</sup> siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx<sup>e</sup> siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**  
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la  
Première Guerre mondiale :  
une histoire à redécouvrir**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015  
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

**II Boer : 979-10-231-1216-0**

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

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

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou..... 7

### I. DOSSIER

#### LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir  
Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial..... 15

#### COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la  
modélisation informatique  
Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert ..... 25

« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs  
et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord  
Olivier Gomez..... 43

#### LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine,  
1914-1917  
Thomas Vaisset et Jean de Préneuf..... 67

Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime  
Christian Borde ..... 91

La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ?  
Emmanuel Boulard ..... 103

#### LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours  
et allié inutile  
Christopher Martin..... 119

La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle  
à la Première Guerre mondiale  
Michael Epkenhans..... 143

## COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau .....	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

## II

### VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf .....	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii <sup>e</sup> siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennez et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër .....	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

## III

### CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo .....	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier .....	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud .....	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV  
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle, construction d'une aire portuaire</i> .....	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i> .....	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i> .....	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i> .....	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i> .....	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i> .....	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle</i> .....	349
Collection Histoire maritime .....	353





## ÉDITORIAL

*Jean-Pierre Poussou*

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx<sup>e</sup> siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII<sup>e</sup> siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bosser, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.



II

*Varia*





PARCOURIR, OBSERVER ET DÉCRIRE LE MONDE :  
LE JOURNAL DU *VOYAGE AUX INDES ORIENTALES*  
DE MATHIEU DE GENNES ET LA CONSTRUCTION DES  
SAVOIRS PAR LES NAVIGATEURS AU SIÈCLE DES LUMIÈRES

Claire Boër

Doctorante à l'Université d'Aix-Marseille, laboratoire TELEMME

En 1742, Nicolas Lenglet-Dufresnoy affirme dans sa *Méthode pour étudier la géographie* qu'« on ne peut juger sainement des actions d'un Peuple qu'après avoir bien connu sa situation, son climat, la fertilité de son terroir, l'indigence ou la richesse du pays, les mœurs ou le caractère de ses habitants [...] »<sup>1</sup>. Le savant français exprime les préoccupations des hommes de son époque qui, dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, cherchent à développer les connaissances sur le monde. Comme le feront De Brosses et Maupertuis quelques années plus tard, il invite les voyageurs, navigateurs et observateurs de toute sorte à parcourir et à décrire le monde.

Certains navigateurs témoignent dans leurs écrits de cette soif de connaissance. C'est le cas de Mathieu de Genne de La Chancelière, officier de la Compagnie des Indes et auteur du *Voyage aux Indes Orientales...*<sup>2</sup>. Ce manuscrit relate son voyage comme premier lieutenant à bord du vaisseau de la Compagnie des Indes le *Penthièvre*, à destination de l'Inde et du Bengale en 1743-1744. L'ouvrage tient à la fois de la relation de voyage et du journal de bord. Il repose sur le journal tenu par l'auteur au cours de sa navigation et en garde la forme, mais il a été rédigé ultérieurement à partir d'autres écrits et mémoires divers. Peu d'éléments permettent cependant de déterminer la date de rédaction de

1 Nicolas Lenglet-Dufresnoy, *Méthode pour étudier la géographie*, 3<sup>e</sup> éd., Paris, Rollin fils et de Bure l'Aîné, 1742, p. 65.

2 Bibliothèque Méjanes d'Aix-en-Provence, Ms 236 (206), (désormais Bib. Méjanes Ms 236) : *Voyage aux Indes Orientales, contenant des remarques intéressantes sur la navigation et sur l'état florissant de ces vastes contrées, sur les mœurs, les coutumes et la religion des gentils, avec des réflexions générales et particulières sur le commerce de Bengale, où il est parlé de l'expédition du fameux Nader-Cha dans l'Indostan, et du soulèvement des Marates. À quoi l'on a ajouté des descriptions particulières de tous les pays qu'on a parcourus dans le cours de ce voyage. Par un officier de la Compagnie*. Le manuscrit existe en trois exemplaires, l'un conservé à la bibliothèque Méjanes d'Aix-en-Provence, un autre au Service historique de la Défense à Toulon (Ms 10), et un troisième aux Archives nationales (AN, MAR, 4J/116 n° 60), qui est une copie partielle de l'ouvrage effectuée par le capitaine Charles Porée de La Touche.

façon précise, si ce n'est qu'il a dû être rédigé entre 1744 et 1751, année de la mort de l'auteur. Son contenu très varié, exprimé dans son titre, abondamment illustré pour l'un de ses exemplaires<sup>3</sup>, restitue l'histoire des pays visités, dont l'Inde et le Canada, ainsi que des sociétés rencontrées, tout en incluant un traité entier sur le commerce réalisé par De Gennes. Celui-ci y insère également des réflexions personnelles, issues de ses nombreuses observations. En affirmant dès la préface de son ouvrage avoir voulu « joindre l'utile à l'agréable<sup>4</sup> », Mathieu de Gennes indique son intention d'instruire mais aussi de distraire ses lecteurs. Il marque là son espoir d'être lu, à un moment où naît un véritable engouement pour ce type de récit en Europe.

L'historiographie des voyages d'exploration maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle s'est diversifiée depuis quelques années, livrant de précieuses analyses des aspects culturels, sanitaires, ethnologiques et techniques de ces voyages, dont l'étude relève à la fois des domaines de l'histoire maritime, de l'histoire culturelle, de l'histoire des sciences et de l'histoire du livre. Parmi ces travaux, mentionnons les études d'Étienne Taillemite sur les explorations maritimes et scientifiques du XVIII<sup>e</sup> siècle, de Numa Broc sur la construction géographique de l'espace au travers de ces expéditions, de Marie-Noëlle Bourguet sur l'étude des voyageurs et la construction savante du monde, et citons également les travaux de Michèle Duchet sur les aspects anthropologiques de ces voyages. François Moureau et Odile Gannier ont privilégié une approche littéraire de ces expéditions, tandis que Jean-Pierre Poussou a proposé une réflexion sur les usages et intérêts de la littérature de voyage pour les historiens<sup>5</sup>. À partir de l'exemple du *Voyage* de Mathieu de Gennes, nous souhaitons, dans la présente étude, interroger plus spécifiquement le rôle des voyages maritimes au commerce, et donc a priori sans visée scientifique<sup>6</sup>. Nous tenterons de percevoir le rôle joué au quotidien par

3 Bibliothèque du Service historique de la Défense Toulon, Ms 10 (désormais Bib. SHD Toulon Ms 10). L'ouvrage contient de nombreux plans et cartes faits par l'auteur, à la différence de celui conservé à la bibliothèque Méjanès, où seule la mappemonde introductive est reproduite. Il s'agit sans doute de l'exemplaire original du *Voyage*.

4 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. II.

5 Nous pouvons notamment citer Étienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Paris, Fayard, 1999 ; Numa Broc, *La Géographie des Philosophes. Géographes et voyageurs français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lille, Université de Lille III, 1972 ; Marie-Noëlle Bourguet, « L'explorateur », dans Michel Vovelle (dir.), *L'Homme des Lumières*, Paris, Éditions du Seuil, 1995 ; François Moureau, « La littérature des voyages maritimes, du Classicisme aux Lumières », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, octobre 1997, p. 243-264 ; Odile Gannier, *La Littérature de voyage*, Paris, Ellipses, 2001 ; Jean-Pierre Poussou, « Le regard d'un historien sur la littérature de voyage », dans Gérard Ferreyrolles, Laurent Versini (dir.), *Le Livre du Monde, le Monde des Livres. Mélanges en l'honneur de François Moureau*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2012, p. 871-888.

6 Cet article reprend en partie mon mémoire de Master 1, intitulé *Journaux de bord et connaissance du monde au Siècle des Lumières*, soutenu en juin 2012 à l'université d'Aix-Marseille.

ces marins du commerce engagés dans les voyages au long cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Une approche comparative de plusieurs journaux de bord permet de saisir les perceptions, les attitudes et les sensibilités de leurs auteurs<sup>7</sup>. Nous pouvons alors nous demander comment, à l’instar de Mathieu de Genne, en observant et en décrivant le monde dans leurs journaux de bord, certains de ces navigateurs ont participé à l’accumulation, à la diffusion et à la construction de savoirs nouveaux, et ce dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Nous questionnerons le lien entre les voyages du commerce au long cours et l’observation du monde par l’étude du rapport de ces navigants à l’altérité, et nous observerons également de quelle façon les connaissances qu’ils acquièrent au cours de leurs voyages sont partagées et diffusées à partir de leurs journaux de bord. Ces journaux, écrits par les officiers et pilotes au cours de leurs navigations, conduisent à examiner quelles ont été les relations entre marine, commerce et développement des connaissances au siècle des Lumières.

#### NAVIGATIONS COMMERCIALES ET OBSERVATION DU MONDE

##### L’exemple du voyage de Mathieu de Genne de la Chancelière sur le *Penthièvre*

Depuis l’ordonnance de la Marine de 1689, les officiers et pilotes ont obligation de tenir un journal de bord rendant compte de la navigation et du service du navire<sup>8</sup>. En 1733, le *Règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes* oblige ses officiers et pilotes à tenir ce journal, qu’ils doivent remettre à leur retour aux autorités du port de Lorient<sup>9</sup>. Ces journaux apportent à ceux qui les consultent des connaissances relatives à la navigation, mais aussi aux mers et aux terres parcourues par ces navigants, et renseignent sur les sensibilités de ces hommes.

Le journal de Mathieu de Genne restitue la navigation du *Penthièvre*, en même temps qu’il livre les réflexions de l’auteur. Fils de Mathieu de Genne de La Chancelière, receveur des fouages et des garnisons de Saint-Malo, et

7 Sur un corpus total de cinquante-deux journaux de bord, nous avons principalement examiné des journaux de la Compagnie des Indes, à destination de l’Inde ou de la Chine, bien que ceux de bâtiments commerciaux et militaires naviguant dans d’autres espaces l’aient également été afin d’effectuer des comparaisons ponctuelles. Parmi les journaux les plus utilisés, citons les suivants : Archives nationales fonds Marine (désormais AN, MAR), 4J/144<sup>o</sup>, Journal de la Royale, 1682-1683 ; *ibid.*, 4J/47 n° 73, Journal de la Toison d’Or, 1706-1708 ; *ibid.*, 4J/94 n° 87, Journal du Solide, 1719-1721 ; *ibid.*, 4J/97 n° 53, Journal du Condé, 1733-1734 ; *ibid.*, 4J/97 n° 47, Journal de la Galathée, 1733-1735 ; *ibid.*, 4J/100 n° 90, Journal du Penthièvre, 1740-1742 ; *ibid.*, 4J/144<sup>o</sup> n° 51, Journal du Prince, 1747-1750 ; *ibid.*, 4J/144<sup>o</sup> n° 67, Journal de l’Éléphant, 1758-1761.

8 Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de marine du 15 avril 1689, Livre 1<sup>er</sup>, titre septième, art. 23 et 24.

9 Règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes, arrêté en l’assemblée d’Administration du 16 septembre 1733, Paris, 1733, Titre XXX, art. I.

de Marie Choppelin, il est né le 18 avril 1695 à Vitré<sup>10</sup>, au sein d'une famille de la vieille noblesse bretonne ayant compté plusieurs marins, mais aussi des littérateurs et polémistes<sup>11</sup>. Il entre en 1733 au service de la Compagnie des Indes, comme second lieutenant, ce qui laisse supposer une certaine expérience maritime, peut-être acquise au sein de la Marine royale. Il est d'abord second lieutenant à bord du *Comte de Toulouse* pour la Chine, du 6 novembre 1733 au 11 juillet 1735<sup>12</sup>, puis, en 1736-1738, premier lieutenant à bord du *Condé*, pour la Chine, grade qu'il conserve pour une seconde navigation sur le même navire en 1738-1740<sup>13</sup>. En 1743-1744, il embarque sur le *Penthièvre*, toujours en qualité de premier lieutenant<sup>14</sup>. Il est capitaine en 1747 sur le vaisseau le *Prince*, dont il est débarqué avant le départ le 16 juin 1747, et remplacé par Antoine L'Évêque de Beaubriand<sup>15</sup>. Retiré du service en 1748, il meurt en 1751 à l'âge de cinquante-six ans<sup>16</sup>. Mathieu de Gennes, du quartier maritime de Saint-Malo, est un marin mais aussi à certains égards un homme de lettres qui affirme avoir écrit divers mémoires, en particulier sur le commerce, présentés à la Compagnie des Indes et à l'Académie Française. Il a également rédigé une relation de son voyage à bord du *Comte de Toulouse* en 1733-1735, dont le brouillon est conservé à la Bibliothèque nationale de France<sup>17</sup>. Il est aussi l'auteur de plusieurs relations de ses voyages, accompagnées de nombreuses cartes et plans, adressées au ministre de la marine Maurepas et remis au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine<sup>18</sup>.

La navigation de Mathieu de Gennes sur le *Penthièvre* se déroule du 28 janvier 1743 au 29 décembre 1744. Le trajet est classique : partant de Lorient et empruntant sur environ vingt-trois mois la route de l'Inde et du Bengale, le vaisseau fait escale à Santiago au Cap-Vert, à Anjouan aux Comores, puis à Pondichéry, et enfin à Chandernagor au Bengale. Il revient en France en passant par l'Île de France, l'Ascension, Louisbourg en Nouvelle-France, et enfin Lorient. La seule originalité du voyage est ce détour par Louisbourg du

10 Archives Départementales Ille-et-Vilaine, 10 NUM 35601 79, Vitré, Notre-Dame, 1695, Baptêmes, Mariages, Sépultures, Commune de Vitré, Archives en ligne.

11 René Kerviler, *Répertoire général de Bio-Bibliographie Bretonne*, Livre premier, Rennes, Librairie générale de J. Plihon et L. Hommay, J. Floch, Imprimeur-éditeur à Mayenne, 1978.

12 Service historique de la Défense Lorient (désormais SHD Lorient), 1P 172-218, Rôle d'équipage du *Comte de Toulouse*, 1733-1735.

13 SHD Lorient 1P 175-274, Rôle d'équipage du *Condé*, 1736-1738.

14 SHD Lorient 1P 183, Rôle d'équipage du *Penthièvre*, 1743-1744.

15 SHD Lorient 2P 33-11.18, Rôle d'équipage du *Prince*, 1747-1750.

16 Je remercie M. Philippe Haudrière pour m'avoir aimablement communiqué ces informations sur Mathieu de Gennes.

17 Bibliothèque nationale de France, Nouvelles acquisitions françaises, 9347, Collection Margry, fol. 12-46, « Observations sur les mœurs et les coutumes des Chinois par le Sr De Gennes de La Chancelière, lieutenant sur le vaisseau le Comte de Toulouse... », 1733-1735.

18 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. IV.

22 juillet 1744 au 30 novembre 1744, rendu nécessaire par le début de la guerre de Succession d'Autriche. La plupart des vaisseaux de la Compagnie des Indes à destination de l'Inde et du Bengale suivent une route similaire et effectuent les mêmes escales<sup>19</sup>. Les vents et conditions de navigation mais aussi l'importance de la mission commerciale empêchent les détours parfois souhaités par des officiers qui, comme le capitaine Étienne Marchand à la fin du siècle, regrettent de ne pas pouvoir visiter certaines îles et contrées :

[...] car étant chargé d'une mission pour le succès de laquelle je me trouvais déjà trop tard dans ces parages, je ne voulus pas m'exposer aux reproches d'avoir sacrifié les intérêts de mes commettants, à des découvertes dont je n'étais pas chargé<sup>20</sup>.

Ainsi, dans ce voyage les impératifs du commerce définissent non seulement les lieux et la durée de l'observation, mais aussi la façon dont le voyageur observe. De Gennes relève en priorité ce qui pourra intéresser un marin, comme les ressources d'une escale en nourriture, en eau ou en bois, ainsi qu'il le fait à propos de l'Acadie :

Cette presque île est (au sentiment de ceux qui connoissent le Païs), une des plus fertile contrée de l'amerique. Le blé y vient a foison. Les paturages y nourrissent du bettail en quantité. Les bois pour la construction y sont des plus beaux [...]. Il y a plusieurs bancs, au long de la côte, qui sont couverts de morues, ou les Anglois font des peches abondantes. Cette côte est saine [...]<sup>21</sup>.

Ce type de description est fréquent dans les journaux de bord, tel celui de la *Toison d'Or* qui indique, au début du siècle, à propos de l'île de la Trinité, qu'« il n'y a ny bois ny eau à prendre. La chasse y est abondante d'oiseaux marins [...] »<sup>22</sup>. Pour Michel Vergé-Franceschi, le marin est à l'affût de tout en mer et a de l'intérêt pour le monde, car c'est de lui que dépend sa survie. Il est donc prédisposé à observer et à décrire son environnement et, lorsqu'il le peut, à consigner ses souvenirs par écrit<sup>23</sup>. Les journaux véhiculent ainsi une vision

19 Philippe Haudrère, *Les Compagnie des Indes orientales. Trois siècles de rencontres entre Orientaux et Occidentaux*, Paris, Éditions Desjonquères, 2006, p. 136-137.

20 *Journal de bord d'Étienne Marchand : le voyage du « Solide » autour du monde, 1790-1792*, Édition établie et présentée par Odile Gannier et Cécile Picquoin Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2005, p. 301.

21 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. 514.

22 AN, MAR, 4J/47 n° 75, *Journal de la Toison d'Or, 1706-1707*, p. 19.

23 Michel Vergé-Franceschi, « De la relation de voyage dieppoise au traité de marine parisien », dans Annie Charon, Thierry Claës, François Moureau (dir.), *Le Livre maritime au siècle des Lumières, Édition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2005, p. 27-49, *loc. cit.* p. 28.

partielle du voyage, puisque de nombreux éléments sont évacués au profit de ce que l'on considère comme nécessaire et important.

Si la navigation du *Penthièvre* ne présente pas d'originalité particulière, le journal de Mathieu de Gennes est également ordinaire par sa forme, la navigation qu'il relate et certaines informations qu'il donne. Mais il est en même temps singulier par le propos de l'auteur, sa densité, sa richesse et la précocité de sa réflexion ; il s'inscrit donc dans un contexte différent de celui que nous observons après le « tournant » du milieu du siècle et ses avancées techniques, cartographiques et géographiques<sup>24</sup>.

#### Des officiers de marine curieux et entreprenants

Mathieu de Gennes est un homme curieux du monde qui l'entoure. Il affirme d'ailleurs que c'est cette « inclination naturelle qu'il a pour les étrangers<sup>25</sup> » qui le pousse à parcourir et à décrire le monde. Ainsi, alors que le *Penthièvre* fait escale pour deux mois au Bengale, il a :

234

[...] tout le loisir de satisfaire à l'envie que j'avois de voir le pais et de pousser plus loin ma curiosité [...]. N'ayant donc pas mieux à faire, j'entrepris le voiage de Cassenbasar, d'ailleurs le plaisir de voyager aiant toujours été ma passion dominante je pris mon parti d'autant plus volontiers [...]<sup>26</sup>.

Ce voyage de vingt-deux jours est l'occasion pour lui d'effectuer de nombreuses descriptions du Bengale, de ses habitants et de leurs mœurs. Beaucoup d'entre elles sont inédites car les voyageurs européens restent généralement sur les côtes et négligent une grande partie des pays où ils séjournent. L'auteur s'intéresse à la vie quotidienne des hommes et recueille une foule de renseignements dont il rend compte dans son récit, tels que le travail pénible des bateliers, ou encore le goût prononcé des habitants pour les bains :

Les bains sont frequens parmi ces peuples ; ils en font communément usage plusieurs fois dans le jour ; ils se frotent ensuite le corps avec de l'huile de cocos qui vraisemblablement empêche la trop grande transpiration et fait quetant moins accablez par les sueurs, ils en supportent mieux la fatigue<sup>27</sup>.

24 Étienne Taillemite, « Les marins français à la découverte du monde », dans Danielle Lecoq, Antoine Chambard (dir.), *Terres à découvrir, Terres à parcourir, Exploration et connaissance du monde, XI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 167-183, loc. cit. p. 171.

25 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 407.

26 *Ibid.*, p. 118.

27 *Ibid.*, p. 135.

Il effectue également des observations astronomiques et topographiques du Gange, qu'il restitue sous la forme d'une carte insérée dans son manuscrit<sup>28</sup>. Celle-ci, en plus de livrer de précieuses informations nautiques, fige le voyage dans sa dimension globale et invite le lecteur à suivre pas à pas l'auteur dans son exploration. Le voyage sur le Gange est aussi l'occasion pour lui d'utiliser tout un vocabulaire local, tel que « Carry » ou « Basara »<sup>29</sup>.

La restitution de ces termes permet à l'auteur d'authentifier ses observations. Ce goût de la découverte et de la rencontre est chez Mathieu de Gennes le résultat d'une sensibilité particulière. Sa curiosité le pousse à parcourir et décrire le monde. Comme nombre de ses contemporains, il cherche à embrasser de son regard l'ensemble de son environnement. Il dresse alors un catalogue qui peut parfois donner à son ouvrage l'aspect d'un « fourre-tout », pour reprendre une expression de Numa Broc<sup>30</sup>.

Les voyageurs se déplacent cependant rarement par curiosité, car le déplacement a généralement un motif professionnel. Mais, comme pour De Gennes, ce sont le goût du voyage, l'occasion, ou encore le désir de découverte, qui font du voyageur un explorateur<sup>31</sup>. Cet intérêt manifesté à l'égard des hommes et du monde dont témoigne De Gennes se retrouve aussi chez d'autres officiers de marine. En 1698-1701, alors qu'il passe le détroit de Magellan et navigue dans les Mers du Sud, Jacques Gouin de Beauchesne, commandant du *Phélyppeaux*, dit « abandonney avec chagrin l'envie [...] de voir cette frontiere<sup>32</sup> ». Il montre par là son intérêt pour les contrées étrangères qu'il explore. Nous retrouvons cette attitude et ce sens du contact humain chez le capitaine de la *Toison d'Or* qui, en 1706-1707, fait part de son désir de découvertes en écrivant dans son journal à propos de l'île de la Trinité dans la mer des Caraïbes :

[...] j'ay mis pied à terre malgrez tous les dangers, pour visiter ce mauvais isle j'ay monté au plus haut des montagnes qui sont un peu praticable pour voir les deux extremitez de l'isle [...] <sup>33</sup>.

28 Bib. SHD Toulon, Ms 10, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.* : « Fleuve du Ganges, rectifié et corrigé sur le flambeau anglais ».

29 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.* : « Carry : sorte de ragoût de viande ou de poisson, ou de légumes que l'on mange avec le riz », p. 150 ; « Basara : bateau long et léger où l'on est à couvert », p. 119.

30 Numa Broc, « Voyages et géographie au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, Tome 22, n° 2, 1969, p. 137-154, loc. cit. p. 138.

31 Marie-Noëlle Bourguet, « Voyage, collecte, collections. Le catalogue de la nature (fin XVII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècles) », dans Danielle Lecoq, Antoine Chambard (dir.), *Terres à découvrir, Terres à parcourir...*, *op. cit.*, p. 185-207, loc. cit. p. 186.

32 AN, MAR, 4J/47 n° 75, Journal du *Phélyppeaux*, 1698-1701, p. 12.

33 AN, MAR, 4J/47 n° 73, Journal de la *Toison d'Or*, 1706-1707, p. 18.

Si les descriptions des journaux de bord sont rarement aussi complètes que celles du *Voyages aux Indes orientales*, pour autant elles ne sont pas toujours absentes. Ainsi, le journal des *Deux-Couronnes* en 1715-1716, commandé par Girard Dudemaine et dont l'auteur est anonyme, contient de longues descriptions, notamment de Pondichéry et de ses habitants, mais aussi de leurs mœurs et coutumes, comme lorsque l'auteur décrit les charmeurs de serpents de la ville<sup>34</sup>. En 1747-1750, le capitaine du *Prince*, Antoine L'Évêque de Beaubriand, témoigne, lui, d'un fort intérêt pour l'histoire naturelle, en décrivant fréquemment les animaux et plantes qu'il observe. Ce marin rapporte également des échantillons, comme par exemple de « l'huile de frégate [qui] est tres bonne pour les rhumatismes, les petits ont un duvet qu'on peut comparer a celui de l'agneau. J'en apporte pour la curiosité<sup>35</sup> ».

236

Ces descriptions soulignent l'attention de leurs auteurs pour ce qui leur est étranger, et traduisent leurs sensibilités respectives. Certains d'entre eux retiennent le spectacle de la nature, ses ressources et particularités, mais ils sont également attentifs aux hommes qui peuplent ces terres. Mathieu de Gennes, qui s'intéresse particulièrement au commerce, aux ressources et aux hommes, n'est pas insensible à son environnement et dit ainsi à propos du Bengale que : « [...] le pais est gras et fertile partagé en riz et en prairies, entremêlées d'arbres fruitiers, qui contribuent à la beauté du paysage<sup>36</sup> ». Le regard n'est jamais neutre car il est empreint des considérations politiques, religieuses, philosophiques et morales de celui qui l'exprime, et révèle donc sa personnalité.

Cette curiosité, qui transparait à la lecture des journaux de bord, témoigne aussi de la qualité des officiers de la Compagnie des Indes, dont fait partie Mathieu de Gennes. Possédant une solide formation alliant théorie et pratique, ils sont cultivés et sensibles au progrès scientifiques et techniques de leur temps. Ces observations et découvertes sont d'ailleurs encouragées par l'État et la Compagnie des Indes, que l'on songe à l'expédition de Lozier-Bouvet à la découverte des terres australes en 1738-1739, ou encore aux différentes campagnes du capitaine-hydrographe de la Compagnie des Indes, Jean-Baptiste d'Après de Manneville.

34 Bib. Méjanes Ms 235, Journal des *Deux-Couronnes*, 1715-1716, p. 121.

35 AN, MAR, 4J/144<sup>o</sup> n° 51, Journal du *Prince*, 1747-1750, p. 93.

36 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 137.



## UNE DÉCOUVERTE DE TERRES ET DE PEUPLES

### Une volonté de rendre compte de la diversité du monde

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le goût pour le lointain et l'ailleurs porté par la société des Lumières introduit un nouveau rapport à l'autre. La nature et les hommes, désormais regardés pour eux-mêmes, excitent la curiosité des Européens, à commencer par les marins, premiers observateurs de ces contrées lointaines. Ils prennent conscience, à partir des années 1730-1740, que de larges parties du globe restent encore inconnues<sup>37</sup>. Les relations de voyage sont alors peuplées de descriptions de « sauvages » et d'îles mythiques, tels que les Patagons ou le mythe du continent austral, encore tenace à cette époque.

Mathieu de Genne illustre ce nouveau rapport à l'autre. En provoquant la rencontre, en analysant et critiquant, il fait preuve d'une remarquable lucidité, comme lorsqu'il écrit à propos des Hindous :

Au surplus, l'Etat malheureux de ces peuples fait pitié [...]. La raison selon moy, vient de la distinction des castes [...]. Une autre raison encore est que l'avidité du marchand maure [...] fait travailler l'artisan, surtout le tisserant, à un prix si médiocre, que le meilleur ouvrier pouvant à peine subsister, se trouve hors d'état de rien entreprendre par lui-même : ce qui fait que les richesses du pais qui toutefois sont immenses, se trouvent très mal partagées<sup>38</sup>.

Mathieu de Genne observe avec ses yeux et ses connaissances d'Européen, et comme beaucoup d'hommes de son temps sa vision est nécessairement eurocéocentrée. Il livre cependant une réflexion détaillée sur les pays visités et les peuples rencontrés, et le voyage est pour lui un moyen d'exercer son esprit à l'altérité. Il apparaît dès lors comme porteur des thèmes de prédilection des Lumières, comme en témoignent son approche raisonnée des civilisations rencontrées et son esprit d'ouverture aux sciences, au progrès et à la découverte.

Si l'auteur sacrifie parfois à la conversation mondaine et à l'anecdote, l'observation personnelle et directe tient une place centrale dans le manuscrit et traduit sa volonté de rendre fidèlement compte du monde observé. C'est d'ailleurs là une caractéristique commune à ces relations de voyage du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'œil est « expert », pour reprendre la formule de François Moureau, puisque la vue est mise au service de la connaissance<sup>39</sup>. De Genne a conscience de l'importance des observations qu'il effectue et met régulièrement en avant leur fiabilité, comme il le fait par exemple dans sa description de l'île de l'Ascension. Afin de prouver ses dires quant à l'étendue de l'île qu'il a lui-même

37 Étienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde...*, op. cit., p. 171-172.

38 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Genne, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 304.

39 François Moureau, « L'œil expert : Voyager, explorer », *Dix-Huitième Siècle*, n° 22, 1990, p. 5-12.

calculée, il insère dans son manuscrit un croquis qui résume sa démonstration mathématique<sup>40</sup>. Les chiffres renforcent le propos de l'auteur et traduisent son envie de présenter d'exactes observations à ses lecteurs.

Cette évolution du regard sur le monde au XVIII<sup>e</sup> siècle se retrouve dans d'autres récits de voyages et dans les journaux de bord. Si ceux du début du siècle paraissent assez peu rigoureux dans leurs observations, les descriptions se précisent et se complètent au cours du siècle. L'écriture se formalise et le voyageur-observateur fait désormais appel à sa raison, comme le montre De Gennes qui affirme n'accorder aucun crédit aux rumeurs de continent austral, « pure chimère » selon ses mots<sup>41</sup>. La réflexion de Mathieu de Gennes peut ainsi paraître précoce quand il affirme la nécessité d'évacuer le merveilleux au profit d'observations réelles et rigoureuses, qui ne reposent pas sur des mythes ou de vagues propos rapportés. Il illustre le constat de Nicolas Lenglet-Dufresnoy qui écrit dans sa *Géographie* :

238

On sçait que la plûpart des premiers voyageurs ont donné beaucoup plus dans le merveilleux que dans l'utile, au lieu que les modernes sont aujourd'hui assez attentifs sur les chose utiles & interessantes, & sont très circonspects sur ce qui paroît extraordinaire<sup>42</sup>.

Le mot d'ordre étant d'être utile, l'évolution dans la perception du monde se traduit par une exigence nouvelle de rationalité.

#### Des incompréhensions, refus et rejets

Le rapport de ces gens de mer à la diversité du monde peut aussi se traduire par des refus et des rejets. Nous relevons souvent une certaine méfiance à l'égard des populations rencontrées, méfiance qu'exprimaient déjà les premiers explorateurs au XVI<sup>e</sup> siècle, ce qui relativise l'évolution du regard sur le monde. De Gennes juge souvent « ridicules » les mœurs et la religion des populations visitées. Ainsi note-t-il à propos des Hindous : « J'eus d'autant plus lieu de réfléchir sur la simplicité ridicule des gentils [...] »<sup>43</sup>. Lorsqu'il parle des Tibétains qui « [...] exposent les morts à la voirie, pour estre devorez par les chiens », il s'interroge : « Que peut on penser de toutes ces absurditez<sup>44</sup> ? ». Le regard porté sur ces populations est ainsi parfois teinté de mépris. En 1721-1723, le pilote du *Saint-Albin* dit aussi à propos des Hindous qu'« ils adorent Jean Grenas

40 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit. : « Démonstration pour prouver l'étendue de l'île de l'Ascension du côté de l'Est », p. 463.

41 *Ibid.*, p. 465.

42 Nicolas Lenglet-Dufresnoy, *Méthode pour étudier la géographie...*, op. cit., p. 164.

43 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 298.

44 *Ibid.*, p. 334-335.

qu'il prennent pour leur profeste et qu'il est une figure hideuz comme aussi les tigres, les lions [...]»<sup>45</sup>. Pour lui les Hindous, idolâtres, sont « barbares » et dangereux et, contrairement à De Gennes, il ne cherche ni à en savoir plus, ni à comprendre les origines des coutumes observées.

Le regard stéréotypé répond à l'imagination collective européenne. Monde sauvage et monde civilisé s'opposent dans ces textes. Les indigènes de Nouvelle-France sont par exemple jugés sévèrement par l'officier de Saint-Malo. Ainsi, en parlant des « Américains » qu'il rencontre lors de son escale à Louisbourg, Mathieu de Gennes écrit :

A l'égard des Americains originaire, que nous designons sous le nom de sauvage, il faut convenir quoiqu'on en dise, qu'ils ont bien l'air de ce qu'on entend par cette épithète à en juger par quelqu'uns que j'ai vu. Il ne paroît pas que la frequentation des françois les ait bien civilisez. Ils ont je ne sçai quoi de féroce dans les yeux<sup>46</sup>.

À la fin du siècle, le capitaine ciotaden Étienne Marchand livre une image assez similaire des habitants de Norfolk. L'environnement naturel détermine les caractéristiques physiques et morales des populations. Dans le cas des naturels d'Amérique du Nord, tant pour Mathieu de Gennes que pour Étienne Marchand, c'est le climat excessif de leur contrée qui les rend inférieurs<sup>47</sup>. Les préjugés et stéréotypes structurent la plupart des réflexions sur les sociétés et populations. La méfiance n'est pas absente, et même si De Gennes cherche à s'en détacher, nous sommes parfois loin du voyageur-philosophe prôné par les Lumières<sup>48</sup>. Chez De Gennes tout comme chez les auteurs d'autres journaux de bord, la peur s'exprime parfois face à l'étranger et à l'inconnu, tandis que la méfiance réduit les interactions entre visiteurs et visités.

En parcourant et en décrivant le monde, attentif à sa diversité, De Gennes comme d'autres voyageurs, peut aussi être confronté à une altérité difficile à accepter. Si certaines coutumes sont incomprises, d'autres sont systématiquement rejetées. Une coutume représentative de ce rejet est celle du sati. Ce rite, longuement décrit par Mathieu de Gennes, qui y assiste lors de son voyage en Inde, est perçu comme une « barbare coûtume<sup>49</sup> » par les Européens. Le sati renvoie à la crémation des veuves qui, par amour conjugal, s'immolent sur le bûcher de leur mari afin de renouer les liens du mariage<sup>50</sup>.

45 AN, MAR, 4J1/94 n° 16, Journal du *Saint-Albin*, 1721-1723, p. 54.

46 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 509-510.

47 Michèle Duchet, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières...*, op. cit., p. 18.

48 Numa Broc, « Voyages et géographie au XVIII<sup>e</sup> siècle... », art. cit., p. 145.

49 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 146.

50 Frédéric Tinguely, « Aux limites du relativisme culturel : les Lumières face à l'immolation des veuves de l'Inde », *Dix-Huitième Siècle*, n° 38, 2006/1, p. 449-462, loc. cit. p. 450.

De Gennes utilise un vocabulaire particulièrement tragique pour décrire la scène :

Cependant l'après disnée nous arrêtâmes par curiosité pour voir un spectacle aussi rare qu'il est digne de compassion (c'étoit une femme qui aloit se brusler vive avec son mari mort). [...] Un lit élevé sur un bucher, ou etoit etendu le mort, faisoit l'appareil de cette triste scene. La femme determinée à se brusler vive [...] s'étendit tout de son long sur le buscher, avec une assurance qui sembloit revolter la nature<sup>51</sup>.

Les mots « malheureuse », « victime », « tragique » et « pauvre créature » reviennent à plusieurs reprises dans le récit. L'auteur, marqué par la scène, cherche à en faire ressortir toute l'horreur. Nous pouvons cependant observer la théâtralité dont il fait parfois preuve à cette occasion en mêlant le tragique et l'étonnement. S'il se projette mentalement dans la scène dont il interroge l'origine, De Gennes en atténue l'importance, lorsqu'il indique que :

240

[...] ces sortes de spectacles deviennent plus rares de jour en jour, puisque beaucoup d'européens qui habitent dans l'Inde depuis plusieurs années n'ont pu satisfaire leur curiosité a cet egard<sup>52</sup>.

Au-delà du sentiment d'horreur qu'inspirent ces rites, le sati comme le cannibalisme, nous pouvons percevoir un certain « voyeurisme » chez ces voyageurs, ainsi qu'on pouvait déjà l'observer au XVI<sup>e</sup> siècle, dans les récits des conquistadors espagnols. L'originalité de Mathieu de Gennes tient cependant au fait qu'il cherche à en comprendre l'origine et le sens. Ces incompréhensions, refus et rejets des coutumes étrangères soulignent l'opposition entre la société occidentale et le reste du monde.

#### UN PARTAGE ET UNE DIFFUSION DES CONNAISSANCES SUR LE MONDE

« Joindre l'utile à l'agréable »

Aussi, dans quelle mesure ces journaux, qui consignent la découverte au quotidien, participent-ils à la construction des savoirs ? Leur intérêt est connu et affirmé par les ordonnances et règlements royaux, ainsi que par le *Règlement touchant la marine de la Compagnie*. Les officiers et pilotes en ont conscience, et c'est pourquoi Mathieu de Gennes déclare dès la préface de son ouvrage

<sup>51</sup> Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. 141-143.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 148.

« avoir voulu joindre l'utile à l'agréable<sup>53</sup> ». Il rejoint Beaubriand qui écrit, en 1747-1750 :

C'est lorsqu'on veut aller dans un endroit où l'on n'a jamais été qu'on a besoin de l'instruction la plus étendue. C'est la l'utilité des journaux ; et c'est dans ces occasions qu'on souhaite de trouver l'exactitude la plus scrupuleuse<sup>54</sup>.

La dimension utilitaire est inhérente au journal de bord, et les officiers qui les tiennent en ont une conscience aigüe, comme l'a rappelé Philippe Bonnichon, pour qui ces journaux « témoignent d'un état d'esprit positif de la part de ces praticiens<sup>55</sup> ». Le voyageur, ici le marin, a conscience de posséder un savoir sur le monde, fruit de ses observations et rencontres, qu'il consigne dans son journal.

Dans ces écrits, l'iconographie tient une place particulière. Très présente dans l'ouvrage de Mathieu de Genes comme dans d'autres journaux de bord, elle traduit de manière immédiate et directe le souci de consigner la découverte et de représenter le monde. Le manuscrit de Mathieu de Genes contient seize documents iconographiques réalisés par l'auteur. Ces illustrations comprennent une mappemonde, six cartes et plans locaux, huit profils de côtes, une représentation « ethnographique » et deux documents imprimés donnés à l'auteur. Les journaux de bord contiennent souvent de tels croquis, à l'instar de ceux de la *Toison d'Or* en 1706-1708, du *Solide* en 1719-1721, de la *Galathée* en 1733-1735, du *Condé* en 1741-1742 ou encore de l'*Éléphant* en 1758-1761<sup>56</sup>.

Ces documents sont en adéquation avec l'éducation au métier de la mer reçue par ces hommes puisqu'il s'agit de compétences requises des navigateurs depuis le milieu du xvii<sup>e</sup> siècle. Leur but, avant tout utilitaire, s'inscrit dans un discours scientifique. Ils n'en livrent pas moins une certaine vision et représentation du monde : celle de leurs auteurs à une époque donnée<sup>57</sup>. Cette présence a

53 *Ibid.*, p. II.

54 AN, MAR, 4J/144<sup>o</sup> n° 51, Journal du *Prince*, 1747-1750, p. 12.

55 Philippe Bonnichon, « Pratiques maritimes d'après les journaux de bord : la croisière de la frégate l'*Adelays* pour les Mascareignes et retour, à la fin de la guerre de succession d'Espagne », dans *Les Européens et les espaces océaniques au xviii<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 25-54, *loc. cit.* p. 34.

56 AN, MAR, 4J/47 n° 73, Journal de la *Toison d'Or*, 1706-1708 ; *ibid.*, 4J/94 n° 87, Journal du *Solide*, 1719-1721 ; *ibid.*, 4J/97 n° 47, Journal de la *Galathée*, 1733-1735 ; *ibid.*, 4J/101 n° 92, Journal du *Condé*, 1741-1742 ; *ibid.*, 4J/144<sup>o</sup> n° 67, Journal de l'*Éléphant*, 1758-1761.

57 Catherine Bousquet-Bressolier, « L'œil du cartographe ou réflexions sur un monde vu de près », dans Catherine Bousquet Bressolier (dir.), *L'Œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1995, p. 7-16, *loc. cit.* p. 8.

également un objectif pédagogique. Si de Gennes place une mappemonde en introduction de son ouvrage c'est :

Pour distinguer d'un coup d'œil les routes principales qu'on a tenu dans le cours du voyage, on a placé à la tête de ce livre, partie d'une mappemonde sur laquelle on a désigné la trace du vaisseau<sup>58</sup>.

La carte, en plus d'offrir une vision d'ensemble du monde tel qu'il est alors connu, permet une représentation « mentale » du voyage. Elle fait partie intégrante du récit, qu'elle illustre, décore et complète, et dont elle facilite la compréhension<sup>59</sup>. Les vues de terre, que l'on retrouve le plus souvent dans les journaux de bord, permettent de reconnaître facilement une côte et de déterminer la position en mer, afin de rendre la navigation plus sûre. Les plans sont aussi accompagnés de relevés utiles à la création de nouvelles cartes, comme ceux qui accompagnent la vue des îles d'Anjouan, de Mohéli et de Comores faite par Mathieu de Gennes<sup>60</sup>.

242

Si de tels plans sont fréquents dans de tels journaux, ceux placés dans le manuscrit de Mathieu de Gennes se singularisent par leur nombre et leur qualité. Ils mettent en valeur l'originalité de l'ouvrage et témoignent de la volonté de l'auteur de participer, par son activité cartographique, à une meilleure connaissance du monde.

#### Une circulation des connaissances par les journaux de bord

Les journaux de bord interviennent aussi dans la diffusion des savoirs. En circulant, en premier lieu entre les navigateurs, ils participent à un échange de connaissances. Les navigateurs se prêtent leurs journaux ou des extraits de ces derniers, à l'instar de Mathieu de Gennes qui déclare avoir pris connaissance des routes suivies par d'autres navigateurs et les avoir comparées à ses propres observations et aux cartes en sa possession<sup>61</sup>. Après une erreur d'estime lors de l'atterrage à l'île Rodrigues, il cite plusieurs vaisseaux de la Compagnie des Indes qui se sont trouvés dans des situations similaires : « Le vaisseau la Paix en 1740 trouva 200 lieux d'erreur, plus ouest que l'estime. Le Triton, l'année suivante, en trouva autant<sup>62</sup> ». L'auteur montre là son attention pour les navigations les plus récentes effectuées par les vaisseaux de la Compagnie des Indes, savoir sans doute

58 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. VII.

59 Catherine Briand, « L'illustration du livre de voyage maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle (le fonds ancien de la bibliothèque municipale de Brest) », *art. cit.*, p. 219-243, *loc. cit.* p. 229.

60 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.* : « Vues et relevements qui sont essentiels, pour le gissement des îles d'Anjouan, de Moely et de Comore ».

61 *Ibid.*, p. 20.

62 *Ibid.*, p. 424.

acquis en consultant les journaux des navires concernés ou en discutant avec leurs officiers. D'ailleurs, De Gennes affirme qu'il a recours à divers « [...] mémoires, dont [il a] eût communication », relations de voyages et autres documents qui lui permettent d'accroître ses capacités nautiques et géographiques, mais aussi d'en savoir plus sur certains points précis comme les mœurs des pays qu'il parcourt<sup>63</sup>.

Cet échange d'informations tout comme l'effort fait pour connaître au mieux les routes qu'il suit n'est pas propre à De Gennes. Les navigateurs affirment souvent dans leurs journaux faire de même. Ainsi, le capitaine de la *Toison d'Or*, qui navigue dans les mers du Sud, écrit dans son journal en 1706-1708 :

Voilà comme les dits rochers m'ont paru [...] sur tous les memoires que j'ay lue personne n'en fait mention que ceux qui ont euz aux Indes [...] <sup>64</sup>.

Cependant, même dans des eaux plus familières telles que celles fréquentées par De Gennes, la mauvaise qualité des cartes et l'incertitude des navigations rendent nécessaire ce partage d'informations.

Ce faisant, les navigateurs au commerce contribuent à une première circulation des savoirs. C'est d'autant plus vrai à mesure que l'on avance dans le siècle et que les observations contenues dans les journaux de bord acquièrent un caractère « scientifique » grâce aux améliorations techniques, géographiques et cartographiques, mais aussi à la suite de l'évolution du regard qui invite à une approche raisonnée du monde. Mathieu de Gennes a conscience du rôle des navigations commerciales dans le partage des connaissances quand il affirme à propos de l'expédition de Nâdir-Shâh, roi de Perse, dans l'empire d'Hindoustan en 1739 que : « [...] la plus part des ecrits qui ont paru sur ce sujet, n'ont pu etre tirez que sur les memoires qu'on a eu par la voie des vaisseaux qui font le commerce des Indes [...] <sup>65</sup> ». De Gennes contribue à son tour à la diffusion de ces connaissances par un compte rendu détaillé dans son journal de bord.

Au retour, ces journaux sont déposés puis dépouillés et recoupés entre eux par le personnel du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine. À partir d'eux sont dressées de nouvelles cartes dans le but d'améliorer la navigation et la perception du monde. L'écrit est bien un « médium dans et par lequel l'expédition peut s'inscrire et être valorisée au sein d'un discours scientifique<sup>66</sup> ». Il y a donc des liens étroits entre les descriptions des journaux de bord et récits de voyage et le développement de connaissances nouvelles. Dès lors, en mettant par écrit leurs observations du monde, les officiers de marine, tels que Mathieu de Gennes,

<sup>63</sup> *Ibid.*, p. 193 et p. 213.

<sup>64</sup> AN, MAR, 4J1/47 n° 73, Journal de la *Toison d'Or*, 1706-1708.

<sup>65</sup> Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. 215.

<sup>66</sup> Philippe Despoix, *Le Monde mesuré, dispositifs de l'exploration à l'âge des Lumières*, Bibliothèque des Lumières, Genève, Droz, 2005, p. 81.

participent directement à cette entreprise de construction de nouveaux savoirs ainsi qu'à leur diffusion au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Le *Voyage aux Indes Orientales* de Mathieu de Gennes témoigne de ce nouveau regard sur le monde. Il n'a pas été publié mais, de par son caractère très élaboré – il a été mis au propre par un copiste, structuré par un « discours préliminaire » et une table des matières –, nous pouvons penser que l'auteur a pu avoir à terme le désir d'être publié. Selon Philippe Haudrère, le manuscrit aurait pu être écrit dans le but d'obtenir une reconnaissance ou une gratification de la part de la Compagnie. Cette hypothèse semble être confirmée par les propos de l'auteur pour qui ce n'est pas le premier essai, comme nous avons pu le voir. Homme de son temps, Mathieu de Gennes se place dans la lignée de ces officiers savants de la Compagnie des Indes, qui en plus de compétences en matière de navigation, mathématiques et cartographie, ont une grande curiosité et une solide culture humaniste, ce qui enrichit son texte<sup>67</sup>.

244

L'anthropologie, qui prend forme au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, est caractéristique de cette nouvelle façon de voir l'homme dans son contexte social, politique, culturel et naturel. À l'instar de l'*Encyclopédie* qui définit désormais « l'anthropologie » comme un « traité de l'homme »<sup>68</sup>, elle est alors liée à la géographie et appartient aux disciplines de terrain<sup>69</sup>. En faisant preuve d'une réflexion particulière et relativement précoce, Mathieu de Gennes témoigne de cette émergence des sciences de l'homme.

Si la science se construit vraiment au retour, dans le cabinet du savant, les premières observations du monde sont réalisées sur le terrain, et les navigateurs figurent parmi les premiers acteurs. En consignait la diversité du monde dans leurs journaux de bord les marins participent à l'accumulation et à la diffusion de connaissances nouvelles qui viennent enrichir les sciences. À l'instar de Mathieu de Gennes, de par leur curiosité, expériences et sensibilités, ces marins entendent faire progresser les savoirs au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette aspiration à de nouvelles découvertes, qui vise à élargir le monde connu, s'est concrétisée au XIX<sup>e</sup> siècle.

67 Philippe Haudrère, « Les officiers des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Un corps d'élite dans la Marine française du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *Histoire, économie et société*, n° 1, 1997, p. 117-124.

68 Denis Diderot et Jean Le Rond d'Alembert (dir.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, 1751, t. 1, article « anthropologie », p. 497.

69 Claude Blanckaert, « Le fait et la valeur : disciplines de l'observation dans les instructions ethnographiques (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », dans Sylviane Albertan-Coppola (dir.), *Apprendre à porter sa vue au loin. Hommage à Michèle Duchet*, Lyon, ENS Éditions, 2009, p. 29-55, loc. cit. p. 29.



ANNEXE

Exemples de documents iconographiques contenus dans le « Voyage aux Indes Orientales... » de Mathieu de Gennevilliers, conservé au Service historique de la Défense à Toulon, Ms. 10



Fig. 1. Vue des terres du mouillage d'Anjouan. DR



Fig. 2. Fleuve du Gange, rectifié et corrigé sur le flambeau anglais. DR



Fig. 3. Partie d'une mappemonde pour servir à faire connaître la trace du vaisseau de la Compagnie le Penthivière par le Sr D.G.D.L.C. DR





Fig. 4. Vue de la ville de Louisbourg en l'île Royale. DR



Fig. 5. Palanquin, voiture des indes. DR

## 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 :

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

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>*  
*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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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 XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*