

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 Bosser : 979-10-231-1217-7



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^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii^e 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^e et dans la première moitié du xx^e 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^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e 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 Thibeaud : 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

<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^e 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 ^e 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e et XVIII^e siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e. 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. Bossier, 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

POUR UNE HISTOIRE ARCHITECTURALE
DES BÂTIMENTS DE TRANSIT (1849-1934)

Anne Bosser

Docteur en histoire de l'art, université du Havre

À partir de la première moitié du XIX^e siècle, un formidable espoir secoue l'Europe : pour tous les peuples écrasés, opprimés, opprésés, asservis, massacrés, pour toutes les classes exploitées, affamées, ravagées par les épidémies, décimées par des années de disette et de famine, une terre promise se mit à exister : l'Amérique, une terre vierge ouverte à tous, une terre libre et généreuse où les damnés du vieux continent pourront devenir les pionniers d'un nouveau monde, les bâtisseurs d'une société sans injustice et sans préjugés¹.

Cette citation de George Pérec nous confronte à l'épisode de « la grande émigration européenne » qui a donné lieu à un exode massif de migrants déshérités pour qui le rêve américain était devenu le dénominateur commun. Pendant plus d'un siècle, les facteurs de départ de ces déplacements humains, liés aux mouvements démographiques et sociaux, se conjuguent avec les facteurs d'appel des pays d'accueil. Ces derniers recourent à des masses de travailleurs sans exigence de qualification pour des besoins de développement économique – ouverture des chantiers miniers ou construction des lignes de chemin de fer et des nouveaux centres urbains –, ou agricole – mise en culture des espaces vierges. Dès lors, un flux migratoire incessant s'organise entre les pays de départ européens et le Nouveau Monde². Il apparaît très nettement que ce transit migratoire concerne plus particulièrement les émigrants de l'entrepont pour lesquels, d'est en ouest, l'Atlantique devient « une large autoroute de la migration³ » et qui, « par dizaines de millions, par familles entières, par villages

- 1 Georges Pérec, *Récits d'Ellis Island : histoires d'errance et d'espoir*, Orne, POL Éditeur, 1994, p. 13-14.
- 2 On estime à environ 55 millions les hommes et les femmes qui, entre 1820 et 1924, sont ainsi partis, dont plus de la moitié pour la seule Amérique du Nord : *Encyclopaedia Britannica*, Chicago, Brenton William publisher, t. 15, 1966, p. 421.
- 3 Nancy L. Green, « Trans-frontières : Pour une analyse des lieux de passage », *Socio-anthropologie*, n°6, 1999, p. 33-48.

entiers de Hambourg ou de Brême, du Havre ou de Liverpool, s'embarquèrent pour ce voyage sans retour⁴ ».

250 Le seul moyen de transport étant maritime, les compagnies de navigation naissantes, accréditées et subventionnées par les gouvernements de leurs pays respectifs, deviennent, en Europe, les principales responsables de la réglementation de l'émigration dans les ports de départ. Elles prennent conscience de l'intérêt d'une activité commerciale complémentaire d'un simple transport maritime. Originellement conçues pour les services postaux, elles se recyclent dans le transport des émigrants de l'entrepont, sous la gérance d'une direction privée. Dès la fin du XIX^e siècle, elles envisagent la prise en charge et l'hébergement de cette population de déshérités par la constitution d'hébergements provisoires situés dans les grands centres de transit portuaire. Ces infrastructures d'accueil spécifiques sont situées non seulement sur le littoral atlantique, espace maritime principal qui devient le lieu de passage névralgique du flux migratoire européen, mais également autour de quatre mers intra ou péri-continentales constituant des points de relais inévitables : la mer Baltique et la mer du Nord comme points-relais intermédiaires, la Manche comme point de départ secondaire et la mer Adriatique – par le port de Trieste – comme centre complémentaire. La mer Méditerranée apparaît comparativement comme un lieu subalterne ; les migrants en transit à Marseille étaient en majorité soit des non-Européens – le plus souvent en provenance du Proche et du Moyen-Orient mais aussi de la Turquie⁵ – soit des Européens – Portugais ou Siciliens – optant plus facilement pour un voyage terrestre en vue de rejoindre les ports transatlantiques d'embarquement tels que ceux du Havre ou de Cherbourg.

Or, si l'on peut connaître les raisons et les moyens d'émigrer, la manière dont les États et/ou les organisations, formelles et informelles, répondent à la nécessité d'un hébergement temporaire dédié n'a jamais fait l'objet d'études particulières. Par conséquent, nous allons dans un premier temps mettre en lumière, à partir du premier modèle de référence, l'évolution architecturale des ultimes lieux de transit pour les émigrants de l'entrepont dans les territoires européens. Nous analyserons ensuite l'organisation fonctionnelle de ces dernières étapes portuaires afin de révéler plus précisément leur spécificité jusqu'à présent insoupçonnée.

4 Georges Pérec, *Récits d'Ellis Island*, *op. cit.*

5 La Turquie, n'ayant en Europe qu'une tête de pont, infime partie de son territoire, est considérée comme asiatique géographiquement parlant.

Une attente de plusieurs jours étant obligatoire avant l'obtention d'une autorisation d'embarquer, la nouvelle orientation constructrice des compagnies maritimes cherche à garantir une surveillance sanitaire réglementée. Ces contraintes hygiénistes, régentées par les médecins inspecteurs maritimes, concernent uniquement les émigrants obligés de franchir les stations sanitaires de contrôle nord-américaines⁶ : Grosse Île à Québec, Castel Garden et Ellis Island à New York⁷. Elles préfigurent le questionnement architectural en amorçant les critères déterminants qui concernent la notion du bâti proprement dit et du lazaret de quarantaine en particulier. Ce type d'établissement apparaît en Europe dès la fin du XIV^e siècle pour constituer, autour des grands ports méditerranéens et de ceux de la Manche, l'un des maillons essentiels de la protection contre la propagation des maladies infectieuses⁸ : les lazarets de Gênes en 1467, de Marseille en 1526, de Toulon en 1576 et du Havre en 1596⁹. Il définit l'un des premiers modèles de protection sanitaire dédié à une population ciblée, susceptible d'être contaminée¹⁰. L'architecture de ces établissements isolés est proche de celle des prisons, garantissant la séparation physique entre les sujets suspects ou malades et le personnel. La présence d'un lazaret conditionnant les échanges commerciaux, le trafic international est donc limité à quelques ports agréés. À l'aube du XX^e siècle, seules quatre structures sanitaires susceptibles d'accueillir des émigrants européens sont encore en activité sur le territoire français. Il s'agit des lazarets de Brest et du Havre pour le littoral de l'océan Atlantique, de Cherbourg et de Dunkerque pour celui de la Manche¹¹. Ces installations sanitaires maritimes furent présentées à la section hygiène de

- 6 L'Amérique du Sud, plutôt soucieuse d'attirer un grand nombre d'émigrants européens, n'a pas de telles contraintes sanitaires au départ de l'Europe. Seuls quelques contrôles sont réalisés à titre préventif par les compagnies maritimes pour empêcher la maladie ou les épidémies de se propager pendant la traversée.
- 7 Les passagers de 1^{re} et 2^e classe entrent en territoire américain sans aucune formalité.
- 8 À partir du début du XIX^e siècle, la fièvre jaune, la peste et le choléra sont les nouvelles maladies contagieuses importées par voie maritime des contrées subtropicales, en raison du développement des échanges : Pierre-Louis Laget, « Les lazarets et l'émergence de nouvelles maladies pestilentielles au XIX^e et au début du XX^e siècle », *In Situ. Revue des patrimoines*, n° 2, 2002, p. 1-13, disponible sur <<http://insitu.revues.org/1225>>.
- 9 Jean-Paul Langlois (Dr.), *Précis d'Hygiène publique et privée*, 2^e éd., Paris, Octave Doin, coll. « Testut », 1901, p. 568.
- 10 La première dénomination du lazaret serait d'origine vénitienne. Pour certains, il s'agirait de la déformation du nom de l'îlot Santa Maria di Nazareth choisi par le Sénat en 1423 pour y créer le premier établissement d'isolement officiel. Pour d'autres, il s'agit d'une allusion au Lazare de la Bible, ce lépreux assis devant la maison du mauvais riche : Bertrand Mafart & Jean Luc Perret, « Histoire du concept de quarantaine », *Médecine Tropicale*, n° 58, 1998, p. 14-20.
- 11 Les lazarets du Frioul à Marseille, de Trompeloup à Pauillac, de Mindin à St Nazaire ainsi que le lazaret de Lorient, étant devenus des structures insuffisantes en nombre par rapport à l'importance du phénomène migratoire, sont définitivement fermés à partir de 1850 : Achille Adrien Proust (Dr.), *Traité d'Hygiène*, 3^e éd., Paris, G. Masson, 1904, p. 417.

l'exposition universelle de 1900 et les plans et la maquette du lazaret du port du Havre¹², construit en 1898 par l'architecte départemental Auguste Boeswilwald (1859-1911)¹³ furent considérés comme exemplaires. Il faisait apparaître certaines caractéristiques innovantes aussi bien sur le plan de sa conception technologique – bâtiment en briques sur une fondation en béton mêlé de fil de fer, toiture en ciment volcanique pour résister aux vents de l'estuaire – que dans sa fonctionnalité – vestibule central desservant les divers services associés : infirmerie, logements, cabinet du médecin, poste de police, deux salles d'hôpital, buanderie et salle de bains. Un an après son ouverture, l'architecte lui adjoignit un bâtiment de désinfection, construit dans le même style, ainsi qu'une série de sas et une étuve. Cet édifice havrais, détruit pendant la Seconde Guerre mondiale, préfigurait non seulement certaines caractéristiques architecturales que les nouveaux maîtres d'ouvrage reprirent dans les constructions collectives publiques, mais également les évolutions que les architectes durent assimiler dans le respect des contraintes sanitaires et sociales.

Au cours du xx^e siècle, les établissements de type lazaret se voient doublés, si les conditions l'exigent, par des stations sanitaires provisoires établies dans n'importe quel port par le moyen soit de locaux préexistants, soit de simples tentes construites près des lieux d'embarquement. Dans ces nouvelles structures temporaires, l'accent est mis sur la désinfection plutôt que sur l'isolement des individus ; par conséquent la présence d'une étuve à désinfection devient strictement obligatoire. Les maîtres-mots : « isoler, désinfecter et héberger » qualifient la définition d'un programme architectural d'envergure constituant la clé de voûte de la prophylaxie moderne. Mais avant la mise en place d'une véritable réponse à un hébergement spécifique attribué à une population en transit, plusieurs balbutiements constructifs apparaissent en Europe sur une dizaine d'années.

L'ÉVOLUTION CONSTRUCTRICE DES DERNIERS LIEUX DE TRANSIT PORTUAIRES

Dès le milieu du xix^e siècle, deux modèles originaux d'hébergement furent mis en place dans certains pays européens. Ils se distinguent de la politique constructrice gouvernementale des autres États membres de l'Europe et marquent un tournant décisif dans l'hébergement des émigrants désargentés, par

12 Paul Roux & Henri Régnier, *Statistique sanitaire des villes de France, album graphique des principaux résultats de la statistique de 1886 à 1898*, Melun, Imp. Administrative, 1900, p. 504.

13 Auguste Boeswilwald (né à Strasbourg en 1859, mort au Havre en 1911) a travaillé en tant qu'architecte des bâtiments départementaux de l'arrondissement du Havre sur des églises du pays de Caux et, comme architecte privé, sur des maisons, villas et immeubles au Havre. Il est le père de l'architecte Émile Boeswilwald, beaucoup plus connu que lui. Claire Étienne-Steiner, « Quatre générations de lazarets au Havre », *In Situ. Revue des patrimoines*, 2004, n° 2, p. 1-7, disponible sur <<http://insitu.revues.org/1237>>.

une collaboration déterminée et volontariste entre les services gouvernementaux et des associations privées.

Le premier se réfère à un modèle de type hôtellerie, implanté à Bremerhaven¹⁴ en Allemagne. Cette institution est organisée conjointement par le gouvernement de Brême, qui exerce sur elle un droit de surveillance par l'intermédiaire du bailli de Bremerhaven¹⁵ – tout en s'abstenant de toute intervention dans son administration – et le secteur privé représenté par des négociants allemands. Ces derniers fondent, sous la présidence de l'armateur J. G. Claussen, une société d'actionnaires responsable de son exploitation. Destinée à héberger environ 2 000 émigrants qui attendent à Bremerhaven le moment de leur embarquement pour l'Amérique du Nord – via Grimsby et Hull en Grande-Bretagne – cette maison d'hospitalité, édifiée par l'architecte Müller entre avril 1849 et juillet 1850, est de style gothique. Il s'agit d'un édifice en forme de U, dont les ailes perpendiculaires sont réunies par une halle couverte, au centre de laquelle se trouve une chapelle. Elle concentre en un même espace aussi bien les étrangers de passage – émigrants, marins, ouvriers, médecins de bord et officiers de la marine fédérale – que le personnel administratif, religieux ou médical établi à demeure. Tous les services liés à la vie des migrants en attente de départ sont abrités par cette maison : une buvette, des dortoirs où les lits sont disposés en couchettes de bateau, une blanchisserie, une remise à bagages, des salles attribuées à hôpital ou aux services religieux et un peu plus tard des salles de classe pour les enfants¹⁶. Cinq ans après son ouverture, la ligne de chemin de fer qui relie la ville de Bremerhaven à Geestemünde, sur la rive opposée de la Weser, entraîne la faillite de cette hôtellerie germanique, les émigrants venant à Bremerhaven uniquement pour embarquer sur les bateaux transatlantiques. L'édifice, désaffecté en 1855, devient successivement un lieu d'incarcération pour les prisonniers de guerre, puis un lazaret, et enfin une caserne. Le 17 mars 1892, il est racheté par la société de brasseurs de bières *Carlsberg*, et une aile supplémentaire est construite en 1900 pour le stockage des fûts.

Le second modèle d'hébergement est britannique. Il s'apparente à un imposant dépôt d'émigration, destiné à une population exclusivement nationale – Grande-Bretagne et Irlande – en partance pour les territoires du Commonwealth – Australie, Nouvelle-Zélande, Cap de Bonne-Espérance et Canada. Cette initiative constructrice est le fruit de la volonté conjointe de la *Colonial Land*

14 Bremerhaven est une ville du Land de Brême en Allemagne, constituant l'avant-port de la ville de Brême sur la Weser.

15 Pierre Derolin, « Le transport des émigrants aux États-Unis au XIX^e siècle », *Recueil de l'association des amis du vieux Havre*, n° 43, 1986, p. 19-40.

16 Rapport de M. le comte Reinhard, « Les émigrants de Brême », *Le Moniteur universel*, 24 février 1853, p. 24.

and Emigration Commission¹⁷ et des compagnies nationales ferroviaires de créer ou réquisitionner pour trois ou quatre nuitées, un lieu d'hébergement pour les nationaux avant leur embarquement sur les navires affrétés par le gouvernement de sa Gracieuse Majesté. Ces structures d'hébergement temporaire sont ainsi une exacte image de la collaboration de l'État britannique, représenté par le Ministère de l'émigration, avec le secteur privé des compagnies ferroviaires qui affrètent leurs propres bateaux, en association avec la direction des différents établissements. Elles peuvent ainsi garantir des billets prépayés vers les colonies britanniques avec un aller simple offert à chaque émigrant ayant résidé dans ces dépôts de transit. Toutefois, si un retour vers le pays d'origine est envisagé, chaque émigrant qui a bénéficié de l'aller prépayé s'engage, à la signature du contrat, à payer son billet de retour sur le sol britannique en son nom propre, et à indemniser l'État britannique¹⁸. Cinq dépôts traditionnellement situés dans les ports d'émigration britannique d'importance majeure sont construits en une dizaine d'années (1850-1860)¹⁹ : à Deptford, à Vauxhall – banlieue de Londres –, à Stone Haven – banlieue de Plymouth –, à Birkenhead – banlieue de Liverpool – et enfin à Southampton. Tous successivement tombent en désuétude, à partir de 1869, date à laquelle prend fin l'aide apportée aux émigrants nationaux par le gouvernement de sa Gracieuse Majesté.

À partir du milieu du XIX^e siècle, les gouvernements européens décident d'un commun accord de ne plus interférer dans l'hébergement des émigrants européens. L'objectif primordial est de laisser libre cours aux initiatives privées dans la gestion de la prise en charge de ces hordes d'émigrants démunis. Leur hébergement temporaire devient un commerce particulièrement bénéfique que de nombreux investisseurs privés développent diversement à travers l'Europe. Cette hétérogénéité se traduit par plusieurs vocables architectoniques significatifs : la simple auberge ou la pension des premiers temps se transforme d'abord en petits hôtels de transit puis en bâtisses de plus ou moins grande envergure. Dans cette période où l'évolution du transit migratoire européen devient exponentielle, la transformation et la rénovation des anciens bâtiments constituent la directive constructive de rigueur. L'exemple de l'*Hôtel Eggers* en Suède est très représentatif à cet égard. En 1887, Lars Efraim Lindblad,

17 *The Colonial Land and Emigration Commission* a été créée par la reine Victoria, le 14 janvier 1840. Cette Commission est un organisme britannique basé à Londres dont les commissaires sont responsables de la gestion des ventes de terres dans les colonies britanniques ainsi que de la réglementation, par le choix des navires d'affrètement, des conditions de transport devant préserver la santé et le confort des passagers.

18 Graham Brayshaw, *The new History of Devon: From the late Eighteenth Century to the Present Day*, The University of Exeter, London, Conway maritime Press, 1994, t. II, p. 118.

19 Keith Pescod, *Good food, bright fires and civility: British emigrant depots of the 19th century*, Melbourne, Scholarly Publisher, 2001.

grand propriétaire d'hôtels, reprend un petit bâtiment construit une trentaine d'années plus tôt. Il le rebaptise *Hôtel Christiania*, achète vers 1890 les maisons mitoyennes et reconstruit un ensemble locatif composé d'une centaine de chambres, d'un réfectoire, de grands salons de réceptions et d'un jardin d'hiver. L'ensemble devient un hôtel pour émigrants en 1892.



Fig. 1. Hotel Christiania²⁰

Mais ces structures d'hébergement gérées par des investisseurs privés restent une alternative dérisoire, voire insalubre, car elles négligent le plus souvent d'apporter une réponse sanitaire satisfaisante. Un risque certain de contagion pourrait dès lors subsister à bord des navires transatlantiques si des personnes contagieuses étaient malencontreusement embarquées. Aussi, au fur et à mesure que les conséquences de l'explosion du trafic migratoire se font sentir au niveau européen, les moyens des maîtres d'ouvrage deviennent de plus en plus importants, et la conscience du problème sanitaire toujours plus récurrente.

À partir de 1870 les lieux d'hébergement de transit d'une capacité d'accueil importante changent de mains pour retomber sous la coupe des compagnies maritimes internationales qui choisissent une stratégie commerciale percutante : la construction de nouvelles infrastructures d'accueil temporaire pour leurs propres émigrants²¹.

²⁰ L'hôtel Eggars, situé à l'angle de Drottningtorget 3-4 / Köpmansgatan 35-37 (Nordstaden 9 / Göteborg), est toujours en activité actuellement. Image tirée de B. Peterson, *Kantor och Emigrant-Hotell*, Hangö, The national Steamship Company, s.d., p. 443.

²¹ Ces hôtels sont également ouverts aux émigrants des autres compagnies transatlantiques à partir de 1927, quand le transit migratoire commence à décliner.

Cette initiative hôtelière, qui entraîne une politique de construction remarquable à travers l'Europe, revient à la compagnie finlandaise *Finska Ångbats Aktiebolaget (F.Å.A)*. Cette dernière, afin de répondre à un flux migratoire de plus en plus intense en provenance de Russie, décide au début de l'année 1891²² de commencer des liaisons maritimes régulières entre le port de Hanko²³ et les ports suédois de Stockholm²⁴ pour rejoindre les ports britanniques de Hull, Londres ou Southampton²⁵. Subventionnée par le gouvernement suédois, la *F.Å.A* engage la construction de l'*Emigrant Hotell*. Réalisée d'après les plans de l'architecte Ludwig Mallander, cette bâtisse de trois niveaux comporte un rez-de-chaussée construit en briques surmonté de deux étages en bois. Le centre de la construction s'organise autour d'un vaste vestibule avec une cuisine et un escalier d'accès aux étages supérieurs. Au total, l'hôtel, d'une capacité de 300 places, est équipé de deux grands dortoirs, de quatorze chambres de taille moyenne desservies par un couloir central au milieu duquel sont placées une grande salle de réunions et une salle d'examens médicaux. Ce lieu de convivialité s'ouvre de part et d'autre sur les espaces réservés aux femmes et aux enfants et sur l'espace attribué aux hommes²⁶. Le dernier étage prévoit un appartement pour le concierge et sa femme, en échange de l'obligation de servir chaque matin le petit déjeuner. Le sous-sol est réservé aux toilettes et ablutions²⁷. En 1903, la compagnie suédoise lui adjoint une annexe transformée en bureau bancaire. L'architecte Ernst G. Hedman, chargé de ce nouveau projet, réalise une construction dans un style art nouveau, totalement anachronique au regard des constructions typiques du boulevard maritime – grande fenêtre centrale pour favoriser la luminosité des espaces intérieurs, détails de ferronnerie sur la porte principale²⁸. Il s'agit d'un des premiers exemples d'hôtel pour émigrants qui comprend, dès l'inauguration de l'établissement en 1891, une section spécifiquement destinée aux examens médicaux.

22 Cette date correspond à l'ouverture de la liaison maritime régulière, *La ligne Express*, mise en place entre Hanko (Hangö en suédois), Stockholm et Göteborg.

23 Hanko, situé à 60 km à l'est d'Helsinki, devient le port de départ finlandais dès 1880, date de l'avènement du bateau à vapeur *Express* et de la liaison maritime régulière avec Stockholm.

24 Les émigrants finlandais peuvent rejoindre Göteborg puis Hull par liaison maritime, puis, par voie ferroviaire, Liverpool où un bateau transatlantique les amène vers le Nouveau Monde. « Emigranten », *Helsingfors-Posten*, n° 165, 27 juin 1903, p. 3.

25 Bien que le trafic migratoire en partance des ports baltiques ne remporte pas le succès escompté et que les traversées transatlantiques vers les États-Unis ne soient pas très nombreuses, le port de Hanko devient l'escale principale des migrants juifs en provenance de Russie.

26 Lokal notiser, « Från allmänheten. Emigrantångarne », *Wasabladet*, n° 19, 13 février 1893, p. 3.

27 Ph. Hillgren, « Då Finska Ångfartygs Aktiebolaget », *Wasa Nyheter*, n° 32, 8 février 1896, p. 7.

28 Lokal notiser, « Som emigrant tii », *Helsingfors-Posten*, n° 165, 27 juin 1903, p. 3.



Fig. 2. *Emigrant Hotell* de Hanko en 1907²⁹

Aux Pays-Bas, deux initiatives constructives se concrétisent à vingt-six ans d'écart par l'intermédiaire de deux compagnies maritimes nationales concurrentes. En 1893, la compagnie américano-néerlandaise, la *Nederlandsche Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij* (NASM³⁰), construit à Rotterdam, au bord de la Meuse, non loin des quais d'embarquement des bateaux pour New York, sur la Wilhelminakade, un hôtel pour émigrants d'Europe de l'Est. Appelé *NASM hotel*³¹, cet établissement, d'une capacité d'accueil de 425 personnes³², regroupe des Hollandais, des Allemands, des Autrichiens et des Polonais³³, toutes classes d'émigrants confondues. Une relative différenciation subsiste entre les tarifs de séjour ou de repas³⁴ comme entre les horaires. Cette structure d'hébergement de quatre étages possède un réfectoire, des salles de réunions et des dortoirs de six à douze personnes dans les grandes pièces des étages supérieurs. L'hôtel fait partie d'un gigantesque complexe architectural de la *Holland-Amerika Lijn* sur un terrain de 3 5 000 m² dont « l'exploitation en

29 Photographie de l'*Emigrant Hotell* de Hanko, disponible sur <<https://www.migrationinstitute.fi>>.

30 La NASM fait faillite et devient en 1876 la *Holland Amerika Lijn*.

31 Lokale grootheid, « Het Nasm hotel », *Het Rotterdamsche Nieuwsblad*, 6 février 1893, p. 57.

32 *Ibid.*, p. 58.

33 Jan De Graaf, *Architectuur en Stedebouw in Rotterdam 1850-1940*, Amsterdam, Waanders Uitgeverij, 1992, p. 108.

34 Repas de 0,70 florin pour la 2^e classe et de 0,20 florin pour la 3^e classe. Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken, Toen zij uit Rotterdam vertrokken: emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen*, Zwolle, Waanders Uitgeverij, 1990, p. 58.

1909 était des plus bénéficiaires³⁵ ». Il comprend des entrepôts de stockage de marchandises, des bureaux, un siège administratif, un hôtel pour émigrants en transit, un hall de départ, et un atelier. Il ferme ses portes en 1920 au moment où le port d'Amsterdam supplante celui de Rotterdam.

C'est précisément en 1919, dans le port d'Amsterdam, alors que la plupart des compagnies maritimes européennes voient leur trafic migratoire s'effondrer pendant la Première Guerre mondiale, que les Pays-Bas, restés neutres pendant les hostilités, entament par le biais de leur compagnie maritime principale, la *Koninklijke Hollandsche Lloyd*, la construction d'un hôtel pour migrants. Le jeune architecte amstellodamois Evert Breman³⁶ est missionné pour l'élaboration non seulement de ce projet appelé *Lloyd Hotel* mais également d'un important programme architectural. Sur un terrain de 38 000 m², loué à la commune d'Amsterdam, avec un bail de trente ans³⁷, ce programme se réalise à partir de 1917 en trois phases constructrices : la construction de logements affectés au personnel (1917), celle d'un hôtel pour émigrants (1919-1921), et celle d'un bâtiment de quarantaine (1920-1923.) Outre les bâtiments d'habitation, l'ensemble forme un tout architectural composé de deux constructions indépendantes reliées par une cour intérieure. Le chantier débute en 1919 par les travaux du *Lloyd Hotel*. Trois ans plus tard, cet établissement d'hébergement temporaire, inauguré le 1^{er} juin 1921³⁸, accueille ses premiers émigrants en provenance d'Europe de l'Est – Pologne, Roumanie, Yougoslavie et Hongrie³⁹. Un an auparavant, E. Breman a commencé le dernier édifice. Spécialement consacré à l'hygiène des émigrants, le bâtiment de quarantaine, édifié sous le contrôle du service sanitaire de la commune d'Amsterdam, est mis en service en 1923, après trois ans de travaux. Il a la double fonction d'assurer le premier accueil administratif et l'examen médico-sanitaire des nouveaux émigrants en transit par Amsterdam. L'ensemble architectural du *Lloyd Hotel* ferme en 1934, date à partir de laquelle le transit migratoire vers l'Amérique du Sud est en plein déclin.

35 Archives nationales de La Haye, Archives de la *Holland-Zuid-Amerikalijn* (1899-1908), Dossier n° 2.18.20 / Inventaire 155-156 : Notulenboeken van gedelegeerden, 1902-1908.

36 Evert Breman (né à Zwolle en 1859, mort à Amsterdam en 1926) a été, pendant deux ans, l'assistant de l'architecte Adolf Leonard van Gendt (1835-1901) avant de travailler en tant qu'architecte privé sur des villas, des maisons et des immeubles à Amsterdam. Il devient l'architecte attitré de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd* entre 1915 et 1923 et réalise pour le compte de la compagnie maritime néerlandaise sept constructions diverses.

37 H.J.M Roetemeijer, « Het Lloyd Hotel en de Zuid-Amerika Lijn », *Ons Amsterdam*, n° 31, 21 janvier 1969, p. 40-46.

38 Archives du Musée Maritime de Rotterdam, Brochure publicitaire de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd* en allemand, 1925.

39 Archives nationales de la Haye, Archives de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd*, Dossier 2.18.20 / Inventaire 113.120, Bouwtekeningen Lloyds Hotel, Amsterdam, 1920.



Fig. 3. Hôtel N.A.S.M en 1909⁴⁰



Fig. 4. Lloyd Hotel en construction en 1920⁴¹

⁴⁰ L'Hôtel de N.A.S.M près de la tente de la *Holland Amerika Lijn* sur la Wilhelminakade en 1893. Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, op. cit.

⁴¹ Archives du Musée Maritime d'Amsterdam, Inventaire 1989.0855/S.816, Photographie du Lloyd Hotel de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd*, coll. Koninklijke Nedlloyd Groep, 1920.

Bien que la similitude de ce complexe rotterdamois avec celui d'Amsterdam soit frappante – superficie du terrain, implantation des services annexes, proximité du boulevard maritime, et notoriété de la compagnie transatlantique –, le *Lloyd Hotel* diverge par l'origine des populations migratoires, leur destination finale – l'Amérique du Sud –, la durée de leur séjour – 4 à 5 nuitées – et les obligations sanitaires qui en découlent.

En 1894, un an après la construction du *NASM Hotel* de Rotterdam, la compagnie belge *Red Star Line* entre en piste. À Anvers, un ensemble de trois entrepôts⁴² en briques sur une superficie de 1 777 m² est édifié. Il comprend trois surfaces différenciées par leur fonctionnalité organisationnelle. Le premier espace – de 400 m² – est réservé au logement de 300 émigrants, placés en quarantaine dès leur arrivée ainsi qu'à la désinfection de leurs bagages. Le deuxième – de 550 m² – est destiné au stockage des affaires personnelles désinfectées tandis que le dernier – de 800 m² – regroupe sur deux niveaux les services médicaux et administratifs. L'ensemble est approuvé par la commission sanitaire du service de l'immigration américain suivant les plans de l'architecte belge J. Jacobs.

260

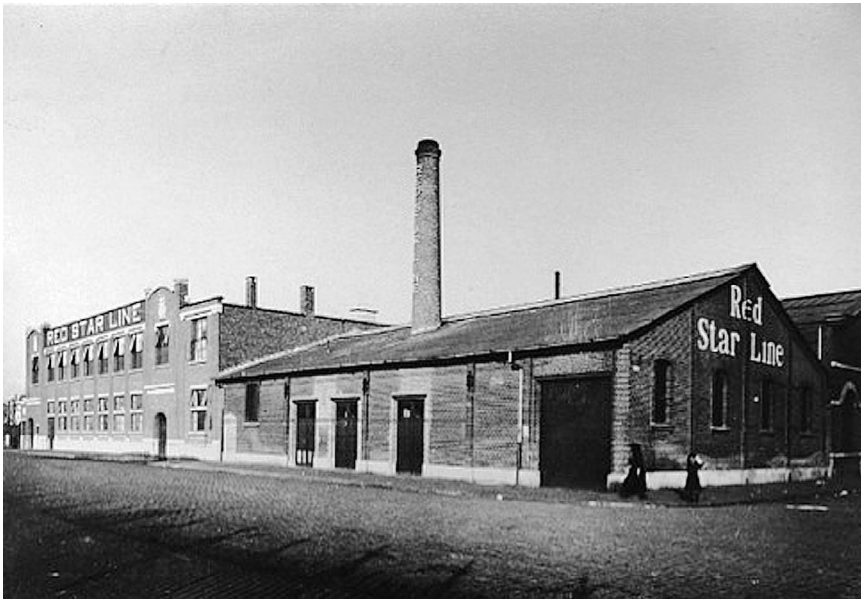


Fig. 5. Entrepôts de la *Red Star Line* à Anvers⁴³

⁴² Département du service d'architecture et d'urbanisme, Université de Gand, Dossier *Red Star Line*.

⁴³ Archives de la ville d'Anvers, Inge Schoups, *Emigration to America*, Antwerp, Stadsarchief te Antwerpen, 1999, p. 7.

À Hambourg, au début du xx^e siècle, la *Hamburg Amerika Linie*, en accord avec la *Norddeutscher Lloyd*, entreprend, sous l'impulsion de son président Albert Ballin⁴⁴, la construction d'un complexe pour émigrants d'une surface de 55 000 m², sur une presqu'île gratuitement concédée par l'État⁴⁵. Dénommé *Ballinstadt*, cet ensemble de quinze corps de bâtiments regroupe des magasins, des lieux de culte et des sites de divertissement. Pourvu de tout le confort nécessaire et des installations hygiéniques les plus perfectionnées, il respecte toutes les consignes sanitaires imposées par les autorités américaines.

Loin du centre de Hambourg et entouré d'une clôture infranchissable, il réunit deux catégories d'émigrants : l'une de gens un peu aisés, qui passent quelques jours avant le départ transatlantique dans l'un des deux hôtels pourvus de chambres assez confortables, l'autre de simples émigrants soumis au règlement ordinaire. L'ensemble est également divisé en deux parties distinctes : la première accueille les nouveaux arrivés jusqu'à ce qu'ils aient passé l'examen médical ; la seconde, constituée par les habitations, les dortoirs, deux réfectoires séparés pour les juifs et les chrétiens, les bains, les salles de désinfection, est destinée aux émigrants reconnus sains. Cet ensemble de bâtiments, construit en briques rouges et de plain-pied, ressemble à « un village propre, élevé d'hier, avec des places et des rues plantées de jeunes arbres »⁴⁶. Il comprend également un bâtiment administratif, une église catholique et une synagogue. L'image semble idyllique mais la réalité est toute autre :

Ces centaines d'hommes, de femmes et d'enfants donnent l'aspect d'un troupeau que l'on surveille et que l'on soigne [...] ils ne s'en doutent pas dans la pseudo- liberté qui leur est laissée quand ils ont subi tous ces examens, tous ces contacts, répondu à tous ces questionnaires, offert toutes ces garanties. Aucun d'eux ne pouvant sortir sans permission [...] ils sont parqués là-dedans comme des bêtes dangereuses⁴⁷.

L'organisation des désinfections rigoureuses et des examens sanitaires doit conduire à une propreté quotidienne exemplaire. Ces dispositions sont facilitées par une division des différents espaces en divers services, répartis dans des pavillons indépendants, de dimensions humaines et aux proportions calculées,

44 Albert Ballin (1857-1918), qui avait succédé à son père à la tête d'une entreprise spécialisée dans la réservation des billets de voyage, devient en 1886 directeur de l'importante compagnie maritime *Hamburg Amerika Linie*.

45 Bernhard Huldermann, *La Vie d'Albert Ballin : d'après ses notes et sa correspondance*, Paris, Payot, 1923, p. 12.

46 Jules Huret, *De Hambourg aux portes de la Pologne*, Paris, Eugène Fasquelle, 1908, p. 151.

47 *Ibid.*, p. 158.

puisque ces bâtiments, « à raison de 13 mètres cubes d'air par individu, sont pourvus de ventilateurs, de lavabos⁴⁸ ».

Il faut attendre 1910 pour que la France, à son tour, envisage l'hébergement temporaire de ces émigrants en transit. À l'initiative de la *Compagnie Générale Transatlantique (CGT)*, une vaste hôtellerie, l'Hôtellerie de Phalsbourg, est édifée au Havre. Sur un vaste emplacement désaffecté, cet établissement, érigé par M. Ambaud, entrepreneur havrais⁴⁹, se compose essentiellement de deux grands bâtiments parallèles au centre desquels s'organise la salle de réception⁵⁰. Détruite en 1930, cette vaste hôtellerie fait figure d'exception française car aucune autre compagnie nationale n'a envisagé de construire un édifice spécifique pour une population de précarisés. En revanche, à partir de 1920, plusieurs compagnies maritimes internationales se coordonnent pour implanter, soit à Cherbourg soit à Boulogne-sur-Mer, des hôtels pour leurs émigrants de 3^{ème} classe. Il est vrai qu'à partir du début du siècle, le mouvement de plus en plus intense qui porte vers le « Nouveau Monde » des masses d'émigrants et de voyageurs, les facilités de plus en plus grandes offertes à la circulation par le réseau ferroviaire qui se développe sur le vieux continent, la concurrence de plus en plus vive entre les pavillons, et prioritairement l'absence de taxes portuaires, donnent l'idée à quelques compagnies de navigation étrangères de venir faire escale en rade de Cherbourg⁵¹, d'autant plus que la distance entre son port et celui de New York est inférieure de cent neuf milles à celle du Havre⁵² à New York.

La compagnie britannique, la *Royal Mail Steam Packet*, est la première compagnie non seulement à s'implanter à Cherbourg mais également à missionner, en 1920, l'architecte cherbourgeois René Levavasseur pour la

48 *Ibid.*

49 Déclaration de travaux par M. Ambaud, entrepreneur au Havre en 1909. Archives des French Lines, Fonds Bouvard *Compagnie Générale Transatlantique*, procès-verbal, séance du comité de direction du 2 juin 1908.

50 La première parcelle, située au sud, mesure 50 mètres de longueur sur 30 de largeur, l'autre, au nord, de 36 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur, est occupée par un magasin et une petite cour : A. Petit, « Les émigrants à l'hôtellerie de Phalsbourg du Havre », *Le Petit Havre*, 9 juillet 1910, p. 2.

51 Dès la fin du XIX^e siècle, les premiers services réguliers des compagnies internationales commencent à s'intéresser au port de Cherbourg : la *Royal Mail Steam Packet* s'y implante en 1869 tandis que la *Cunard* y était déjà depuis 1847 ; la *Red Star Line* arrive en 1902, la *White Star* et l'*American Line* en 1907. L'entrée en ligne de la concurrence allemande, avec la *Hambourg America Linie* vers 1895, puis la *Norddeutscher Lloyd* en 1899, ne tarde pas à donner à ce mouvement de transit humain, une activité extraordinaire. Dès lors, Cherbourg devient le port français d'escales internationales.

52 D'après le tableau officiel des distances de port à port, celui du Havre est éloigné de celui de New York de 3193 milles alors que celui de Cherbourg est à une distance de 3084 milles de New York : « Entre deux ports », *Le Journal des Transports. Revue internationale des chemins de fer et de la navigation*, 19^e année, n° 10, 7 mars 1896, p. 188.

construction d'un édifice pour émigrants, *l'Hôtel New York*. Il propose un ensemble constitué d'un vaste groupe de six bâtiments de constructions légères⁵³ à ossature de bois, répartis sur 19 500 m² de terrain, organisé de manière à correspondre aux différentes étapes logistiques et sanitaires en vigueur. Situé en bordure de la voie ferroviaire, cet ensemble architectural possède une entrée monumentale accessible de la voie ferrée par un imposant escalier auquel est adossé le logement du gérant. Les six corps de bâtiments ne comportent intérieurement aucune cloison ni installation particulière. Le premier édifice en briques et à pans de bois, de 300 m² environ, regroupe la logistique – logement du personnel et chaufferie – et les services sanitaires – cabinet médical, salles de désinfection et espaces de douches. Dans le prolongement, une deuxième bâtisse, de deux étages de 400 m² chacun, abrite au rez-de-chaussée la cuisine et la salle de bagages et à l'étage la salle à manger et la salle de détente. Indépendamment, trois constructions identiques de 120 m² sont affectées au couchage des émigrants avec des dortoirs pouvant accueillir cinquante-deux personnes. Une dernière construction abrite les bureaux administratifs et la lingerie⁵⁴. *L'Hôtel New York* ouvre ses portes en 1922 et la compagnie envisage une capacité d'accueil de quinze mille émigrants dans les années fastes⁵⁵. Un an après son ouverture, il est rebaptisé *Hôtel Sud-Amérique*, dénomination plus appropriée au regard de sa destination finale⁵⁶. Mais son activité, florissante pendant cinq années consécutives, décline à partir de 1927. Les différentes crises financières tant en Europe qu'aux États-Unis obligent la société à vendre l'hôtel à son gestionnaire qui décide de cesser l'exploitation de ces bâtiments en décembre 1931⁵⁷.

Un an plus tard, trois compagnies maritimes américano-britanniques, implantées à Cherbourg depuis 1869, la *Cunard line*, la *White Star* et la *Red Star Line*, se regroupent pour financer un établissement modèle d'hébergement et d'accueil temporaire. Pour ce faire, elles créent la société anonyme de *l'Hôtel Atlantique* dont le capital de cinq millions de francs a pour objectif commercial de répondre exclusivement à l'hébergement d'émigrants de l'Europe centrale et de l'Europe du Nord⁵⁸, et mandatent le même architecte

53 Archives départementales de la Manche, dossier Archives/Indemnisation, n° 43 W4491, 1923, St Lô.

54 Les archives municipales de la ville de Cherbourg possèdent les plans de cet établissement.

55 Gérard Destrais, *Cherbourg, port des émigrants : 1919-1932*, Tourlaville, Isoète, 1994, p. 29.

56 Le 27 août 1923, Georges Fougères, représentant et gérant de la succursale de la société anonyme *Royal Mail Steam Packet* à Cherbourg, inscrit *l'Hôtel Sud Amérique* au tribunal de commerce de la ville sous le numéro de registre 3619.

57 Le 29 mai 1935 la société anonyme *Royal Mail Steam Packet* est mise en liquidation judiciaire.

58 La majorité des émigrants en transit, essentiellement des Austro-Hongrois, Grecs, Turcs, Russes, Polonais, Litvaniens, Tchèques, partent vers l'Amérique du Nord tandis qu'un cinquième d'entre-eux se dirigent vers l'Amérique du Sud.

que la compagnie britannique concurrente. René Levavasseur se voit confier un programme ambitieux qui doit respecter les sévères formalités de contrôle et de désinfection imposées par le service de santé américain. Cet établissement modèle se compose d'une façade principale avec un portique d'entrée et de deux bâtiments de deux étages, parallèles à la rue Dom Pedro. Ceux-ci sont prolongés par des bâtiments perpendiculaires, formant ainsi les côtés d'une cour rectangulaire dont l'espace intérieur comprend un pavillon central abritant la salle à manger. Il s'agit d'un ensemble de sept bâtiments imposants, d'une superficie de 12 266 m² sur trois niveaux, dont la construction permet à l'architecte de s'initier à l'évolution des techniques du bâtiment, prémices architecturales qu'il retrouve un an plus tard dans la réalisation de la nouvelle gare maritime de Cherbourg⁵⁹. Cet hôtel pour émigrants européens ferma ses portes en 1932, dix ans après son ouverture.

264



Fig. 6. Photographie de l'Hôtel Atlantique de Cherbourg en 1928⁶⁰

⁵⁹ La nouvelle gare maritime devient l'œuvre majeure de cet architecte cherbourgeois. Les travaux débutent le 20 janvier 1928, le bâtiment est inauguré le 30 juillet 1933 en présence du président Albert Lebrun accompagné des plus hautes autorités de l'État. Il fut en partie détruit pendant la Seconde Guerre mondiale par deux explosions successives, le 23 juin 1944.

⁶⁰ Paul Planat, *La Construction moderne*, Paris, Librairie de la Construction moderne, 1927, p. 194.

L'ultime construction réalisée sur le territoire français l'est en 1923 par la *Holland Amerika Lijn*. Il s'agit d'une hôtellerie d'émigrants d'environ 6 000 m², sur un terrain que la compagnie loue à la ville par l'intermédiaire de la chambre de commerce. Cette dernière, partie prenante dans la négociation commerciale, avance les sommes nécessaires à l'exécution des travaux et l'architecte de la compagnie néerlandaise, Louis Dubourt, les réalise⁶¹. L'établissement, envisagé pour un hébergement de deux mille émigrants par mois, double, dès son ouverture, sa capacité initiale grâce à la participation de la *Nelson Line* britannique et de la *Compagnie Sud-Américaine* de Hambourg qui s'associent à la *Holland Amerika Lijn*. L'établissement, dont l'aspect extérieur n'est guère séduisant, répond néanmoins parfaitement à sa destination finale de station sanitaire d'émigrants : « ceux qu'elle accueillera en sortiront blanchis, purifiés et épouillés »⁶². L'architecte organise spatialement l'hôtellerie en créant des zones attribuées aux émigrants, infectés ou non infectés, séparées par cinq cours intérieures et entourées d'une enceinte donnant sur le boulevard maritime. En 1930, bien que la *Holland-Amerika Lijn* participe à l'accueil des émigrants des compagnies concurrentes⁶³, elle doit envisager la fermeture de son hôtellerie, d'autant plus qu'elle supprime sa dernière liaison encore en activité – son service de Cuba et du Mexique⁶⁴ – et que sa ligne de New York est depuis longtemps arrêtée.

Ainsi, jusqu'à la Première Guerre mondiale, les compagnies maritimes internationales mettent en place une architecture liée à l'émigration européenne, correspondant à des entités d'environ 5 000 individus pour les plus importantes d'entre elles. Il se dégage de ces constructions spécifiques un concept constructif caractéristique défini dans le respect des consignes sanitaires en vigueur des deux cotés de l'Atlantique. C'est précisément cette notion architecturale que nous allons présenter maintenant.

LA SPÉCIFICITÉ ARCHITECTURALE

À partir du milieu du xx^e siècle, la gestion de l'hébergement de transit par les plus importantes compagnies transatlantiques ne relève nullement d'une

61 Claude Faye, « L'hôtel des émigrants », *La vie maritime boulonnaise de l'Histoire à l'actualité*, Boulogne-sur-Mer, ABC2E, 4 avril 2004, p. 29-32.

62 A. Capron, « L'inauguration de l'hôtellerie des émigrants », *La France du Nord*, Boulogne-sur-Mer, 27 mai 1925.

63 « L'Hôtellerie des émigrants », *Courriers de la Mairie de Boulogne-sur-Mer*, Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, 3 décembre 1930, p. 2.

64 « Hôtellerie des émigrants », *Courrier de la Holland-Amerika Lijn*, Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, 3 mars 1930, p. 1.

culture de crise ou d'urgence mais répond à une volonté politique, commerciale et financière bien établie.

Malgré tout, la singularité de ces structures d'hébergement pour migrants existe. Elle se caractérise non seulement par la rapidité de leur construction, qui se déroule pendant une petite trentaine d'années, entre 1891 et 1924, mais surtout par l'apparente similitude qui les unifie, du premier hôtel construit à Hanko par la compagnie finlandaise *Finska Ångbats Aktiebolaget* en 1891 à la construction de la dernière hôtellerie pour migrants ouverte à Boulogne-sur-Mer en 1924 par la *Holland America Lijn*. Uniquement décrits par les documents historiques de la bureaucratie sanitaire ou les observations cliniciennes de médecins hygiénistes, ces lieux de transit sont généralement dépeints comme misérables, susceptibles d'héberger une population précarisée, souvent soupçonnée de transporter des maladies infectieuses. Objets de désapprobation, ils sont situés en dehors du centre de la ville, aussi près que possible des gares de chemin de fer afin d'éviter les rapports et les contacts avec les résidents, et au plus proche des boulevards d'embarquement maritime pour réduire au minimum le trajet du train jusqu'au départ du navire transatlantique. Mais au-delà d'une analogie géographique et urbanistique, nous pouvons constater que le processus d'accueil et d'hébergement se déroule intrinsèquement de façon identique, par un double parcours dissocié.

266

Le premier parcours est sanitaire. Il correspond à une zone attribuée aux migrants « infectés », regroupant l'accueil – salle d'attente, salle à manger –, un espace de soins et d'examen médicaux – vestiaires, douches, garde-robe, bureaux du médecin, salle de désinfection –, et des réserves – bagagerie, chauffage. La conception de ce parcours évolue dans le temps, prenant en compte les revendications formulées conjointement par les médecins réformateurs, les architectes salubristes et les ingénieurs sanitaires. Il est précisé à partir de 1876 lors des différents congrès internationaux de l'hygiène. Balayant les préconisations initiales, les préceptes dictés par le corps médical et diffusés par des théoriciens hygiénistes se concrétisent dans des innovations techniques sanitaires au service du respect de l'hygiène collective. La conscience hygiéniste du début du xx^e siècle permet de concevoir de nouvelles pratiques répondant aux besoins d'un établissement à vocation sanitaire et sociale. Ainsi, des simples vérifications médicales en 1891 à l'*Emigrant Hotell* de Hanko, on passe, entre 1920 et 1922, à un modèle conceptuel qui engendre des concepts hygiénistes imposés dans la lutte pour l'assainissement collectif, en particulier dans les structures d'hébergement pour migrants. Le cas de l'*Hôtel Atlantique* de Cherbourg est à ce titre révélateur. Sur les 12 266 m², un cinquième de la surface totale de l'établissement est réservé aux services de désinfection. Cette caractéristique correspond au caractère intransigeant des concepts hygiénistes qui s'imposaient dans la lutte pour l'assainissement collectif, en particulier

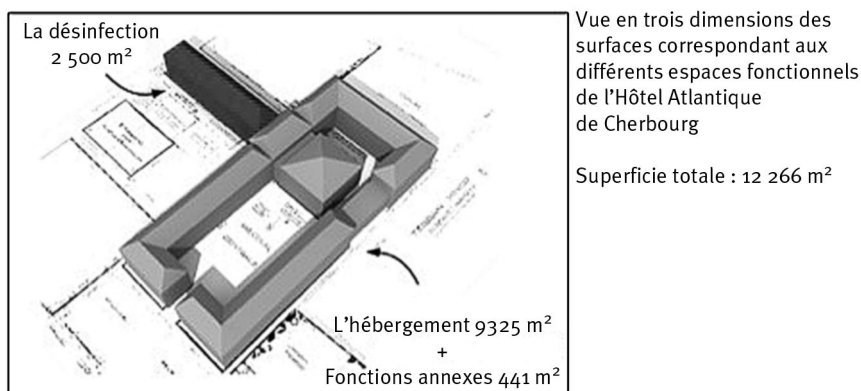


Fig. 7. Plan masse et division des espaces de vie de l'Hôtel Atlantique de Cherbourg (plan informatique réalisé par Anne Bosser, 2013)

dans les structures d'hébergement pour migrants. Elle engendre une réalisation architecturale rationnelle « pouvant créer un léger malaise par son obsession de l'hygiène et de la ségrégation »⁶⁵.

Pour répondre à ces contraintes sanitaires, imposées dans un premier temps par le pouvoir médical, puis prescrites par les architectes, le choix des matériaux mis en œuvre est déterminant. Le début du xx^e siècle voit ainsi, pour le revêtement des sols, la consécration de matériaux non seulement naturels – pierre, granit, parquet en chêne – mais qui relèvent également de particularités physico-hygiénistes caractérisées. On préconise des matériaux bactéricides – linoléum –, imperméables – asphalte ou bitume –, ou ingélifs – carrelage en grès cérame. Pour le revêtement des murs et des cloisons, on favorise les enduits de ciment ou le badigeonnage au chlorure de chaux.

Le second parcours est hôtelier. Il est géré comme l'usage d'une zone d'hébergement, pour les migrants « désinfectés » aussi bien que pour le personnel de l'établissement. Il comprend divers espaces communautaires – réfectoires, cuisines, dortoirs, bibliothèques, buanderie, service de change, magasins d'alimentation, infirmerie et occasionnellement hôpital –, un espace administratif – bureaux et logements – et logistique – chaufferie, réserves, remises. Sa disposition interne se caractérise par la symétrie organisationnelle, le surdimensionnement et la séparation des espaces collectifs par niveaux, par sexes et/ou par fonctions, la différence entre les zones attribuées à la vie communautaire des émigrants et celles occupées par les services du personnel.

65 « Cherbourg : Hall central de l'ancien Hôtel Atlantique », *Rapport de la présentation de l'Hôtel Atlantique*, Caen, Direction régionale des Affaires culturelles de Basse-Normandie, s.d., p. 1-6.

C'est à ce parcours hôtelier que doivent répondre une architecture simple et une absence de tout luxe correspondant à une population précarisée. Pour autant, conçu au début du xx^e siècle, il prend naturellement en compte la mise en œuvre des innovations techniques et des équipements spécifiquement hôteliers : un système de chauffage central et de rafraîchissement de l'air par aération et ventilation pour les salles collectives de grandes dimensions, une alimentation en eau chaude à chaque étage, des équipements sanitaires reliés au tout à l'égout de la commune, des espaces bancaires et de gardiennage intégrés, des offres de services multiples – cartes des repas, prospectus, bibliothèques et bagagerie –, un personnel stylé, formé pour offrir un accueil régulier à une clientèle constamment renouvelée.

268

Succédant aux diverses tentatives gouvernementales et aux initiatives isolées de puissants propriétaires, les plus importantes compagnies maritimes internationales décident, à partir de la fin du xix^e siècle de contrôler la gestion de l'hébergement de transit. Cette résolution répond à une volonté politique, commerciale et financière percutante, tout en s'inscrivant dans la continuité des modèles de rétention du début du xix^e siècle. Elle entraîne la mise en œuvre de plusieurs bâtiments pour émigrants à travers les territoires européens. Cette architecture spécifique liée à l'émigration entre, de par ces évolutions constructrices et techniques successives, dans une modernité que sa fonction première ne laissait pas présager. Elle participe à l'histoire patrimoniale de ces lieux de transit portuaire qui se déroule entre 1849 et 1934, ces années choisies découlant des dates d'ouverture de la première construction pour migrants, édifiée en Allemagne dans le port de Bremerhaven, à la fermeture de la dernière à Amsterdam.

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^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 thaloassociatie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

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

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

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

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

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

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

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« 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^e 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^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*