

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Masters – 979-10-231-1791-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Revue d'histoire maritime

13

La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3
Müller – 979-10-231-1782-0
Marzagalli – 979-10-231-1783-7
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4
Le Gouic – 979-10-231-1785-1
Corrales – 979-10-231-1786-8
Bartolomei – 979-10-231-1787-5
Buti – 979-10-231-1788-2
Brilli – 979-10-231-1789-9
Barazzutti – 979-10-231-1790-5
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	5
--------------------------	---

Introduction

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---	---

La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii^e-xviii^e siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---	----

Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

De l'Atlantique à la Méditerranée : La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii^e siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii^e siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793): « *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)	
Catia Brillì.....	233
Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle	
Roberto Barazzutti.....	251
Masters 1 et 2 d'histoire.....	287
Comptes rendus.....	291

MASTERS 1 ET 2 D'HISTOIRE
soutenus à l'université du Littoral-Côte d'Opale, Boulogne sur mer,
sous la direction Patrick Villiers (2009-2010)

MASTERS 1

Joël Gatrat, *Les Dunkerquois et la guerre de course en 1793*, sous la dir. conjointe de P. Villiers et C. Borde.

Gwladys Bidart, *Mémoires sur la marine sous Louis XV ou de la nécessité d'avoir une marine en France*.

Juliette Maës, *Les Caractères généraux de la course sous le Premier Empire (mai 1804-avril 1814)*.

Julien Caloin, *Mémoire sur l'étude du journal de bord du négrier marseillais le Raphaël (1787-1789)*.

Caroline Guy, *La Guerre d'Indépendance américaine à St-Domingue en 1777*.

Julien Gillez, *La Marine de Louis XIV pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg*.

MASTERS 2

Jean-Christophe GODART, *Le Voyage du négrier La Favorite, de la Compagnie des Indes (mai 1743-juin 1744)*.

Céline SOUDANT, *Saint-Domingue et les régiments basés à Saint-Domingue (1775-1783)*.

MASTERS 2 D'HISTOIRE
soutenus au Centre de recherche en histoire internationale
et atlantique de l'université de Nantes (CRHIA)

2006

Sylvain David, *Le Rôle de deux ports de la façade atlantique dans le commerce français des ports majeurs, 1^{ère} moitié du XIX^e siècle*, sous la dir. de Guy Saupin.

Frédérique Laget, *La Perception de la mer dans l'Europe du Nord-Ouest dans la seconde moitié du Moyen Âge*, sous la dir. de Jean-Luc Sarrazin.

288

Sébastien Martin, *L'Intendant de marine et ses oisivetés (XVIII^e siècle)*, sous la dir. de Martine Acerra.

2007

Claude Barre, *La Population du littoral sud du pays nantais au XVIII^e siècle*, sous la dir. de Guy Saupin.

Estelle Bréheret, *Gestion des questions patrimoniales : l'exemple de Cardiff*, sous la dir. de Guy Saupin.

Jean-Noël Griffisch, *Les Ouvrages militaires et l'évolution des systèmes défensifs de la ville et du port de Cherbourg (du Moyen Âge à la seconde guerre mondiale)*, sous la dir. de Nicolas Faucherre.

2008

Clément Airault, *Environnement et relations internationales : la Commission baleinière internationale de 1946 à 2006*, sous la dir. de Michel Catala.

Frédérique Bâtonnier, *Le Mobilier en « bois des Isles » dans la première moitié du XVIII^e siècle à Nantes et dans son comté : étude d'après les inventaires après décès*, sous la dir. de Martine Acerra.

Sébastien Chetanneau, *Noirs et gens de couleur à Nantes pendant la Révolution et l'Empire*, sous la dir. de Érik Noël.

Morgane Diguët, *Les Dernières Années d'un comptoir français en Inde : Karikal (1947-1954)*, sous la dir. de Jacques Weber.

Raphael Malangin, *Le Quartier du port à Pondichéry ou les incertitudes portuaires (1765-1954)*, sous la dir. de Jacques Weber.

M. Marimoutou, *Engagisme et contrôle sanitaire. Les lazarets de quarantaine dans les îles du sud-ouest et de l'océan Indien aux XIX^e et XX^e siècles*, sous la dir. de Jacques Weber.

Thomas Raffin, *Les Passagers de couleur à Bordeaux et La Rochelle à partir des archives judiciaires (comparaison avec Nantes)*, sous la dir. de Érik Noël.

Valérie Sorin, *James Cook et La Pérouse. Deux regards sur les Autres. Originalité des comportements d'après les journaux de voyage*, sous la dir. de Martine Acerra.

Marion Tanguy, *Contribution à l'étude de la colonie hollandaise de Nantes au XVII^e siècle à partir d'une approche familiale : les Van Schoonhoven*, sous la dir. de Guy Saupin.

2009-2010

Vincent FONTAINE, *Récits de voyage et cartographie portugaise en Afrique de l'Ouest à l'époque moderne*, sous la dir. de Antonio De Almeida Mendes et Bernard Salvaing.

Élise NICOLLE, *Terre de feu : de la découverte au recensement (XVII^e siècle)*, sous la dir. de Martine Acerra.

Sophie PÉTELAUD, *Fortifications, défense du territoire et insularité : les Sporades du sud*, sous la dir. d'Isabelle Pimouguet-Pedarros.

Nicolas TERRIEN, *La Course maritime et la naissance des nations dans l'Amérique espagnole (1512-1824)*, sous la dir. de Clément Thibaud.

Camille TOULLELAN, *La Création du mythe polynésien dans et par l'art européen. Existe-t-il une spécificité polynésienne dans la représentation européenne de l'exotisme ?*, sous la dir. de Martine Acerra et Hélène Rousteau-Chambon.

COMPTES RENDUS

Hubert Bonin, *History of the Suez Canal Company, 1858-2008. Between Controversy and Utility*, Genève, Droz, 2010, 573 p., ill. noir & blanc.

Avec la publication de cet ouvrage destiné à atteindre un public anglophone, Hubert Bonin renoue avec l'histoire d'une compagnie, par le biais de laquelle il avait étrenné une série de travaux importants sur le monde de la finance (cf. *Suez, du canal à la finance*, 1987). Au fond, cette œuvre liminaire avait révélé les trois territoires que l'historien bordelais n'a cessé de labourer depuis trois décennies : la banque, l'outre-mer et l'entreprise. La présente somme complète, par ailleurs, une historiographie française désormais bien fournie sur la question, à laquelle l'auteur rend justement hommage dans son propos. Celui-ci considère néanmoins que la plus-value de sa production réside dans l'utilisation des concepts et des méthodes, qu'il maîtrise parfaitement, de la *business history*. En cela, ce livre diffère de l'optique que Caroline Piquet avait privilégiée dans sa thèse, plus sensible au point de vue égyptien et aux transformations économiques et culturelles de la région qui avaient donné naissance à une « civilisation du canal ».

Cette vaste synthèse sur l'histoire de la Compagnie Universelle au temps du canal est utile par les nombreuses mises au point qu'elle met en exergue. Tout d'abord, l'auteur a, avec raison, remonté aux origines contemporaines du canal fut on ne pourrait comprendre la construction sans le climat « d'égyptomania » qui s'est emparé des Européens. Celui-ci fut particulièrement vif en France où le canal fut imaginé pour intégrer l'économie nationale, en plein essor sous le Second Empire, aux espaces méditerranéen, moyen-oriental et même australasien. Lesseps apparaît donc comme l'homme cardinal de la situation : à la fois le visionnaire qui a su rassembler les projections grandioses d'un « empire français du libre-échange » et le diplomate qui a su mettre à profit l'influence française positive en Égypte.

Hubert Bonin sait toutefois se départir des récits épiques *a posteriori* concernant Suez, lorsqu'il rappelle les débuts incertains de la navigation sur le canal, chiffres et résultats d'exploitation à l'appui, en insistant sur les progrès non moins certains de la navigation à vapeur au début des années 1870. Entreprise strictement française à l'origine, le canal est devenu rapidement un « lac » anglais. Les milieux d'affaires ultra-marins français attendaient beaucoup (trop ?) de son ouverture et l'historien aurait même pu pousser plus avant ses investigations à propos de l'échec rapide du pavillon national et du négoce marseillais. On lui saura gré, en revanche, de ses analyses sur l'histoire financière de la compagnie, dans la quatrième partie, et sur le difficile équilibre qu'elle dut constamment

entretenir entre les intérêts contradictoires des actionnaires et des clients du canal. Un autre intérêt réside aussi dans la comparaison réactualisée, inspirée par l'ouvrage pionnier d'André Siegfried, entre Suez et Panama, à laquelle est consacré un chapitre entier. Ultime temps fort de la démonstration, les négociations et les tractations, suivies pas à pas par l'historien, qui ont conduit à la nationalisation. Comme d'autres auteurs avant lui, Hubert Bonin rappelle que cet événement fut loin d'être une catastrophe pour la compagnie. Dans la mesure où ses dirigeants supputaient que la concession ne serait pas renouvelée en 1968, la reconversion des activités de la firme devait être engagée et les moyens prévus de longue date. La crise de 1956 et ses signes avant-coureurs ont simplement précipité cette évolution. À cet égard, les dirigeants ont mieux anticipé les événements que les hommes politiques au pouvoir, désespérément accrochés à l'empire et à l'influence de la France ou du Royaume-Uni au Proche-Orient. La conclusion du livre prend forme d'une longue méditation sur la fascination que continue d'exercer le canal et la compagnie éponyme, sans doute parce que l'un et l'autre se situent au carrefour de nombreux champs historiographiques, parce qu'ils constituent une part de notre roman national et un lointain lieu de mémoire, et assurément parce qu'ils représentent aussi l'un des symboles de la mondialisation du XIX^e siècle.

On peut exprimer, pour finir, un regret et une interrogation. Le regret concerne l'absence de bibliographie en fin de volume (il faut se reporter aux notes de bas de page), sans doute pour des raisons éditoriales. L'interrogation concerne le décalage entre la chronologie annoncée dans le titre, qui court jusqu'à 2008, alors que la réflexion de l'auteur s'arrête au tournant des années 1950-1960. En contrepoint de ces réserves mineures, d'ordre formel, le lecteur pourra apprécier l'abondance et la qualité de l'iconographie qui ponctue chaque chapitre, ainsi que les nombreux tableaux statistiques qui fournissent de précieuses bases de données.

Bruno Marnot

Maria Joao Vasconcelos (dir.), *Biombos Namban, Namban Screens*, Porto, Museu Nacional de Soares dos Reis, 2009, 100 p., nombreuses illustrations.

Le très intéressant Musée national de Porto abrite depuis 1955 deux extraordinaires paravents (biombos) Namban japonais (il y en a cinq autres au Musée d'art ancien de Lisbonne), restaurés en 2000-2001. Cet ouvrage, qui leur est consacré, et qui est d'un abord facile pour ceux qui ne lisent pas la langue de Camoens grâce à une publication bilingue en anglais et en portugais, intéresse les historiens du maritime car les scènes représentées sont celles de l'arrivée du bateau portugais qui se rendait chaque année au Japon depuis 1543, vues par des artistes japonais. La beauté des peintures, qui sont d'une qualité remarquable, s'accompagne ainsi d'une représentation concrète, tout à fait exceptionnelle, de la manière dont les Japonais se représentaient les Portugais, en des sortes de portraits qui ne les gêtaient pas.

L'artiste, inconnu, a donc peint, non sans des inexactitudes, deux bateaux portugais, mais aussi les barques servant au déchargement des navires, fait figurer les marchandises apportées d'Europe, et représenté les arrivants tels que les voyaient les autochtones, avec un soin particulier pour les costumes, les visages et les expressions. Même les religieux – des jésuites, bien sûr – tiennent une place importante. Comme il se devait, les homologues japonais des arrivants figurent aussi sur ces paravents.

L'ouvrage s'articule en quatre chapitres, dont le premier concerne les relations économiques, sociales, culturelles et artistiques, le second la question du christianisme au Japon depuis l'arrivée de saint François Xavier, en 1549, le troisième les paravents Namban au XXI^e siècle, le quatrième et dernier analysant en 14 pages les deux paravents du XVII^e siècle conservés dans le Musée. Ce découpage n'est peut-être pas celui qu'auraient préféré les lecteurs : l'étude artistique des deux paravents n'est en effet que le parent pauvre de l'ensemble, au profit de données sur le commerce en général, le christianisme au Japon et les paravents Namban à notre époque, qui sont certes de très bonne tenue et qui rendront de multiples services, mais dont les apports pouvaient se trouver aisément ailleurs. Certes, ces textes sont illustrés par des reproductions partielles des paravents, mais les commentaires des scènes sont quasiment inexistantes et l'étude des deux œuvres aurait mérité davantage de place.

Par delà la magnificence des illustrations, l'intérêt prodigieux qu'offrent tous ces détails agrandis, il naît donc une certaine déception, alors même que la découverte approfondie de cet art namban – c'est-à-dire celui engendré par le commerce avec les « Barbares venus du Sud » – fait naître un profond sentiment d'admiration pour ces œuvres qui datent du début du XVII^e siècle (1600-1610). Par delà leur immense intérêt historique et ethnologique, les visiteurs du Musée prennent conscience de la maîtrise des artistes japonais de cette époque, qui, sur une armature de bois, ont travaillé avec du papier de mûrier, décoré en polychromie, à la tempera, avec des feuilles d'or.

Il y avait réellement une demande pour ces œuvres, car des paravents Namban furent encore réalisés après l'expulsion des Portugais en 1639. Les Japonais, dont c'était la première rencontre avec des Occidentaux, et donc avec la mondialisation, avaient ainsi adapté, avec une maîtrise totale, un art ancien puisque les premiers paravents peints datent des VII^e-VIII^e siècles, l'originalité du Japon ayant été qu'ils y atteignirent un très haut degré artistique.

Jean-Pierre Poussou

Irène Frain, *Les Naufragés de l'île Tromelin*, Neuville-sur-Seine, Michel Lafon, 2009, nouv. éd., Paris, J'ai lu, 2010.

Cet ouvrage n'est pas un livre d'histoire mais il ne peut que retenir l'attention de tous ceux qui s'intéressent à l'histoire maritime, et notamment les lecteurs de notre revue qui ont pu apprécier, dans le numéro 12, l'article de Max Guérout : « Le naufrage de la

flûte l'*Utile* sur l'île de Sable en 1761... » (p. 41 -60). L'excellent roman d'Irène Frain est en effet basé sur ce que l'on sait de cet horrible épisode ; pour l'écrire, elle a notamment bénéficié des conseils de Max Guérout, qui a, en outre, écrit une postface à ce roman. Le même Max Guérout lui a permis de se rendre sur l'île de Tromelin. À lire, donc.

Jean-Pierre Poussou

Élisabeth Ridet et André Zysberg (dir.), *Nouveau Glossaire nautique d'Augustin Jal : NOP*, Paris, CNRS Éditions, 2011, LXXII et 428 p.

294

La parution de ce tome du Jal est un événement. Il s'agit de la dixième livraison du *Nouveau Jal*, confié maintenant au Centre de Recherche d'histoire quantitative de l'université de Caen. L'équipe, dirigée par Élisabeth Ridet et André Zysberg, qui est nombreuse et réellement pluridisciplinaire, associe 4 universitaires et 4 ingénieurs de qualité. Elle a une réelle ambition : se diriger « vers un dictionnaire encyclopédique de la langue maritime », ce qu'est effectivement déjà le présent tome. Sont présents et associés mot, images et exposés historiques, ce qui permet de belles trouvailles, comme les navestgalères (p. 1339 et photos de documents anciens p. 1343), ou la naviol (p. 1355). On est au-delà de la simple révision à la fois parce que l'on a – du IX^e jusqu'au XIX^e siècle – des mots appartenant aussi bien aux langues d'oïl ou d'oc qu'au latin médiéval, et parce que l'illustration, particulièrement bien choisie, éclaire remarquablement le lecteur. Il n'y aura plus d'excuse désormais pour ne pas savoir ce qu'est une polacre (p. 1638), ou pour ignorer ce qu'est un pau (p. 1510). Pour chaque lecteur, les trouvailles seront nombreuses.

Les notices sont de qualité, l'illustration tout autant ; à cet égard, mettons en valeur les remarquables dessins et photographies de Michel Daeffler, ingénieur d'études de l'équipe, que l'on trouve en grand nombre. L'autre innovation de cette livraison est la présence d'exposés scientifiques qui « éclairent l'usage de certains mots sous l'angle de l'histoire, de la linguistique et de l'archéologie » ; un accent particulier – et nouveau – a été mis sur la construction navale, mais aussi sur « l'agencement des pièces les plus variées : nasses de pêcheurs, poulies, préceintes, pompes... », sans oublier le souci judicieux de traduire « un certain nombre de termes dans les principales langues européennes ». Plusieurs articles de synthèse ont été introduits, notamment « Glossaire nautique » (le Jal ! p. 1330-1331), « chantier naval » (p. 1335-1336), navis (p. 1366-1367), « plan de navire » (p. 1610)... Notons enfin que les pages XIII à LXII sont consacrées aux abréviations bibliographiques.

Si l'on ajoute que le format est très maniable, la présentation et la typographie excellentes, on ne peut aboutir qu'à une conclusion : voici une rénovation particulièrement réussie, qui mérite les plus vives félicitations et qui nécessitera même de reprendre les tomes précédents pour les harmoniser avec celui-ci.

Jean-Pierre Poussou

Alain Blondy, *Les Journaux de campagne de Jean-François des Villages, chevalier de Malte, 1765-1773*, Paris, Bouchène, 2010, 296 p.

Jean-François des Villages-Villevieille (1742-1791), né à Marseille, entré dans l'Ordre de Malte, mais ne faisant sa profession qu'en 1783, « ne passa que 19 mois sur les vaisseaux et galères de la Religion, et plus de dix ans sur ceux du roi de France ». Il fut donc avant tout un serviteur du roi de France qui navigua beaucoup et fit une brillante carrière, malheureusement mal terminée, d'abord à Toulon où il se trouvait lors des émeutes de 1790 au cours desquelles il fut arrêté, sous la pression de la foule, en compagnie du directeur de l'arsenal, et à Port-au-Prince où, commandant de l'escadre envoyée par le roi, il mourut en quatre jours le 19 mars 1791. Villages, devenu capitaine de vaisseau en 1780, commandeur en 1788, fut promu chef de division en 1786. Il nous intéresse particulièrement car il a laissé des journaux de campagne dont le troisième volume, qui va de 1765 à 1773, est conservé à la *National Library* de Malte. Il s'agit de 5 journaux, à savoir : campagne de 1765 sur le *Saint Zacharie* de l'Ordre de Malte (contre les Barbaresques) ; campagne de 1767 (Naples et le Levant) sur la frégate *La Chimère*, vaisseau du roi, comme ce sera le cas des navires des campagnes suivantes ; 1768 sur *Le Caméléon* (la Corse, Livourne et la Toscane) ; 1770 sur *La Provence* (régence de Tunis) ; 1773 sur *L'Engageante* (La Morée et Smyrne).

Ces textes sont avant tout des journaux de bord aux notations précises, qui intéresseront énormément les spécialistes, avec une attention particulière portée aux vents et à la météorologie. Mais l'évolution est nette : si le premier, celui consacré à la campagne du *Saint Zacharie*, est essentiellement une suite de relevés maritimes, ensuite Villages n'hésite pas à insérer des descriptions dont Alain Blondy fait remarquer qu'elles sont parfois largement empruntées à des guides de voyage : par exemple pour Naples (encore qu'en ce qui concerne cette ville, plusieurs passages, très bien venus, sont réellement personnels), ou Florence. Mais il a de très bonnes pages, et personnelles, sur le commerce et les activités de Livourne (p. 140-141), de Tunis (p. 228-230) et surtout de Smyrne (p. 279-285), parle fort bien de sa montée au Vésuve (p. 86-87), et nous donne « une description de tout premier ordre des sites circumphlégréens et circumpompéiens » (p. 88-90). C'est surtout au cours de la dernière mission conservée ici, celle aux Échelles du Levant, que son texte prend du poids et de la densité et apporte des données fort précieuses – notamment sur les conditions du commerce maritime – autres que des notations maritimes. Notons au passage qu'il désapprouve l'annexion de la Corse, qu'il considère comme une source de difficultés futures.

La présentation d'Alain Blondy (p. 7-39) est de qualité ; tout juste peut-on regretter que certaines notices, comme celles sur Tunis et ses beys, n'aient pas été réduites dans la présentation et placées en notes ; celles-ci sont précises, d'une réelle utilité, et elles répondent à la plupart des interrogations. Il faut le remercier vivement d'avoir mis à notre disposition cette précieuse documentation, inconnue jusqu'ici, et de l'avoir fait d'excellente manière.

Jean-Pierre Poussou

Yves Joseph de Kerguelen, *Voyages dans les mers du Nord, Australes et des Indes*, La Rochelle, La Découvrance, 2007, 311 p.

Réunis en un seul volume, nous avons là la réédition de deux ouvrages publiés en 1771 et 1782. Ce sont des textes importants, dus à un navigateur qui ne l'est pas moins. On ne peut que se réjouir de les trouver ainsi, sous un format commode et une présentation sobre mais agréable. Plusieurs passages sont passionnants, notamment ceux qui concernent l'Islande et Bergen. Kerguelen apparaît comme un esprit curieux mais aussi un homme précis, dont la plume court allégrement. Parmi les passages qui intéressent particulièrement les lecteurs de notre revue, je retiens pour 1768 celui sur la roque (p. 90-91) et celui sur la pêche à la morue sur le grand banc au Nord de l'Islande (p. 48-49). Les notations sur les conditions de navigation et sur les ports sont tout à fait intéressantes. Bien entendu, tout ce qui concerne les mers australes (1771-1774) retiendra l'attention (p. 217-246).

296

À l'époque, Kerguelen a souhaité ajouter au deuxième volume quelques textes différents, écrits eux aussi par lui, qui accompagnent les deux récits de voyage : notamment à propos de son passage devant le conseil de guerre, sur Madagascar, ou sur la manière de faire la guerre à l'Angleterre. Un autre concerne la guerre d'Amérique : pour une part, il n'est guère perspicace puisqu'il écrit : « D'après le tableau que je viens, monsieur, de tracer, vous pouvez conclure que l'Amérique n'est pas un pays si riche que les Anglais se le persuadent, que l'Europe n'a point à craindre qu'il s'y forme d'empire formidable... » (p. 260).

Était-il cependant judicieux de publier ces textes sans présentation ni notes ? Je ne le crois pas. Il faudra donc disposer dès que possible d'une autre édition, scientifique celle-ci.

Jean-Pierre Poussou

Michel L'hour, *Le Naufrage du Santiago sur les « Bancs de la Juive » (Bassas de India, 1585)*, relation de Manuel Godinho Cardoso, traduite par Philippe Billé et Xavier de Castro, Paris, Chandeigne, 2006, 191 p.

Au milieu du canal de Mozambique se trouvent des hauts fonds – les Bassas de India –, formés par un atoll de coraux tranchants de 30 kilomètres de circonférence, qui disparaît à marée haute, et qui fut le cimetière de centaines de navires et de leurs équipages. Michel L'hour décrit ces « Basses de l'Inde » – qui sont devenues officiellement territoire français en 1897 –, avant que ne se déroule le récit du naufrage du Santiago, dû à Manuel Godinho Cardoso. Il s'agit dès la fin du XVI^e siècle d'un des récits de naufrage les plus célèbres dans toute la littérature maritime européenne. Le vaisseau, de 900 tonnes, emmenait aux Indes 450 personnes, dont seule une soixantaine survécurent. Les rescapés vécurent une véritable odyssée, non seulement pour gagner la terre ferme, mais aussi parce qu'ils y furent capturés par les Cafres. Cardoso, qui publie en 1602,

s'étend peu sur le naufrage, mais la présente édition comprend aussi la lettre du père jésuite Pedro Martins qu'il a envoyée à Rome au père-général, datée elle de 1586, où l'on a le récit précis du naufrage.

Ce sont des textes passionnants, mais on regrettera que l'appareil de notes soit trop succinct.

Jean-Pierre Poussou

Philippe Chalmin et Alessandro Giraudo, *Au temps des comptoirs : les marchands à la conquête du monde : Venise, Malacca, Anvers...*, Paris, François Bourin, 2010, 204 p.

Sensibiliser nos contemporains à une histoire des marchands et du commerce à travers 40 « comptoirs », qui sont en réalité des villes de commerce, et très majoritairement – on ne saurait s'en étonner – des ports, est en soi une excellente idée. On peut en définir la réalisation comme un ensemble de fiches de longueur variables, richement illustrées. Malheureusement le résultat laisse à désirer. Je ne contesterai pas les choix opérés, encore que l'absence de Bordeaux, Hambourg, ou Liverpool étonne lorsque l'on voit présentes Lima, Augsbourg ou Pondichéry. Sans doute aurait-il fallu dire un mot des choix, voire les justifier. Les problèmes sont surtout ailleurs : les notices sont inégales, et encore plus inégales à l'intérieur de chacune d'entre elles, avec des découpages fâcheux et des périodes sacrifiées, comme les XVII^e-XVIII^e siècles pour Londres ; l'appareil scientifique est totalement inexistant, y compris sur le plan bibliographique ; nombre d'illustrations n'ont rien à faire ici, telle cette caravane quittant Alexandrie à la fin du XVIII^e siècle page 16 (quel rapport avec le texte ?), ou la présence page 25 de Paul III et de ses neveux à propos de Rome. On attendait mieux d'un auteur aussi renommé que Philippe Chalmin.

Comme tout ouvrage, il pourra certes rendre quelques services, mais il faut bien reconnaître que ce livre à la gloire du commerce apparaît surtout comme une opération commerciale, loin des ouvrages scientifiques. Dommage !

Jean-Pierre Poussou

