

Revue d'histoire maritime

25

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Le navire à la mer

Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouëdec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices » : une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII ^e siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII ^e siècle av. J.-C. au VII ^e siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII ^e siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub	187

VARIA

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII ^e -XVIII ^e siècles Gérard Le Bouëdec	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII ^e siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey	255

HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lempis (1938-2017)	275
--	-----

CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI ^e -XV ^e siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305

Chroniques

LA CARTE NAUTIQUE ET SES USAGES
(VERS 1830 – VERS 1880)

Isabelle Knab-Delumeau
EA 1161 centre François-Viète
Université de Bretagne-Occidentale, Brest
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

Thèse préparée à l'université de Bretagne-Occidentale, au centre de recherche bretonne et celtique sous la direction de Philippe Jarnoux et soutenue le 12 décembre 2017. Le jury était présidé par Sylviane Llinares et composé de Claire Laux, Gilles Palsky et Isabelle Surun.

Les cartes anciennes et particulièrement celles qui représentent les espaces maritimes ont fait l'objet de très beaux travaux ; par comparaison, les cartes modernes ont suscité un engouement bien moins grand. Si l'on excepte le très bel ouvrage d'Olivier Chapis qui couvre les premières décennies du XIX^e siècle, il faut admettre qu'il existe peu de travaux sur la cartographie nautique au XIX^e siècle. Il faut s'en remettre à des ouvrages vieillissés qui restent certes très utiles comme l'étude historique sur les ingénieurs hydrographes rédigée par l'ingénieur Rollet de l'Isle en 1914. L'historiographie étrangère n'est pas plus fournie. Il reste à construire une histoire de l'Hydrographic Office. On notera cependant la très utile thèse de doctorat d'Adrien Webb en 2010 mais qui s'arrête en 1829. De la même façon, on trouvera peu de travaux sur le service hydrographique des États-Unis ou des Pays-Bas. On peut ajouter que le point de vue est souvent celui d'une histoire des institutions et des hommes qui les ont servies et très peu une histoire de la cartographie en elle-même. Enfin, l'histoire de l'hydrographie ibérique au XIX^e siècle reste presque totalement méconnue. Cette importante lacune dans l'historiographie s'explique difficilement et surtout tranche avec la grande variété des travaux consacrés à la cartographie plus ancienne. Pourtant l'histoire de la cartographie nautique constitue un poste d'observation original quand on cherche à embrasser l'histoire des activités maritimes françaises. C'est l'occasion de mettre en perspective des sujets rarement évoqués ensemble. En effet, le Dépôt des cartes et plans a accompagné – et c'était là sa mission principale – les opérations militaires menées par la marine française mais aussi

les activités économiques comme la pêche et notamment la pêche morutière et bien sûr le commerce. L'étude de la cartographie des côtes françaises nous ramène enfin aux problématiques de l'aménagement des estuaires, des zones portuaires et d'une manière générale à tout un monde en plein développement tourné vers l'extérieur.

288 Nous nous sommes efforcés de prendre en compte toutes les campagnes hydrographiques, même les travaux les plus modestes. Cela nous a conduit à redonner toute son importance à une hydrographie qui n'est pas réductible à la seule histoire coloniale. La période étudiée est une époque d'ouverture à laquelle ont participé les officiers de marine, les capitaines marchands et, largement aussi, le monde des savants représentés par les ingénieurs hydrographes. Cette période couvre six décennies de 1830 à 1880. Elle commence avec le regain d'intérêt que la France manifeste pour les activités maritimes et l'expansion coloniale. Les années 1880 constituent un tournant à plus d'un titre. Premièrement, c'est le moment où s'achève la révision des cartes du *Pilote français* interrompue par la guerre de 1870. C'est la fin d'une époque pour l'hydrographie des côtes françaises. De plus, le processus de colonisation prend une orientation différente, c'est le moment où se précise le projet politique qui mène la France sur la voie d'un empire colonial de plus en plus structuré, beaucoup plus « terrestre » si l'on peut dire, et sans doute moins « maritime ». Sur le plan de l'hydrographie, les répercussions sont importantes. En effet, dans tous les territoires qu'elle conquiert, la France trace peu à peu des frontières, met en place des structures administratives et dresse des cadastres. Ce sont des officiers cartographes qui sont chargés de cette tâche, ils édifient alors un réseau géodésique qualifié de définitif sur lequel s'appuieront désormais les cartes nautiques. L'hydrographie française se concentre alors exclusivement sur l'empire colonial, et les moyens qui sont alloués au Dépôt sont fonction de ces nouveaux besoins redéfinis selon ce périmètre. La participation des officiers de marine aux progrès de l'hydrographie diminue aussi sensiblement, on parvient alors au terme de cette logique si féconde fondée sur une exploitation très pragmatique des compétences et de la bonne volonté de ces hommes. C'est la fin d'une époque pendant laquelle l'hydrographie était un véritable tremplin de carrière, c'était aussi le moyen pour ces officiers prometteurs de participer au progrès de la connaissance. On trouve dans les sources de nombreux indices qui témoignent de cette fierté. Par comparaison avec la période qui s'ouvre à la fin de la décennie 1880, la période étudiée peut légitimement apparaître comme un véritable âge d'or.

La carte nautique est conçue dans un but précis et pour un usage précis, il s'agit d'un outil nécessaire à la navigation, une sorte de machine à calculer à l'aide de laquelle le navigateur pourra faire son point et déterminer le cap

qu'il doit suivre. Nous sommes ici à l'ère de la carte moderne. Par définition, les ingénieurs hydrographes veulent faire de la carte nautique la traduction graphique des seules données issues du terrain, données qui ont été observées et mesurées et dont les approximations font l'objet d'un traitement mathématique. Les ingénieurs qui ont à choisir les éléments du monde qui seront représentés suivent un raisonnement qu'ils s'efforcent de soustraire à leur subjectivité. Il faut admettre qu'ils y réussissent assez bien. Les cartes sont des modèles de sobriété derrière lesquelles s'effacent leurs auteurs. Elles sont conçues pour ne présenter aucune ambiguïté et ne laisser la place à aucune interprétation de la part de l'utilisateur. Tout ceci est tourné dans le seul but de servir à la sécurité de la navigation. De ce fait, la carte nautique est un document qui résiste aux tentatives d'analyse proposées par l'historiographie de la carte en général. S'il est bien vrai que les cartes sont des textes, les cartes nautiques paraissent singulièrement peu bavardes. Il faut reconnaître que cette matière résiste aux problématiques qui sous-tendent les très riches travaux qui existent dans le domaine de la cartographie terrestre et notamment en situation coloniale. La question des intentionnalités, celle du reflet des jeux de pouvoir ainsi que l'évolution des rapports à l'espace demeurent absentes des cartes nautiques. Nous avons choisi plutôt d'orienter davantage notre étude dans le champ historiographique de l'histoire des techniques.

Le Dépôt des cartes et plans et les ingénieurs hydrographes qui y sont attachés sont chargés de collecter et de contrôler la qualité des données. Ils supervisent également la rédaction des cartes ainsi que la gravure et enfin la distribution aux librairies conventionnées et aux ports militaires qui approvisionnent les navires de guerre. Le constat que l'on peut faire est assez désespérant tant la rentabilité de l'opération est faible. En effet, cette institution déjà centenaire fonctionne comme un véritable service public relativement fermé à l'idée d'une réflexion audacieuse sur les tarifs de ses productions. La production des cartes française coûte cher et sa position sur le marché est finalement très limitée en raison principalement d'une diffusion insuffisante de ses publications. L'Hydrographic Office domine largement.

Cet angle nous a permis de tracer, en regard de l'offre, les contours de la demande. Nous avons cherché à préciser les attentes des marins et les considérations qui guidaient leurs choix. La période étudiée est tout à fait intéressante sous ce rapport et constitue un moment particulier de l'histoire de la navigation. En effet, paradoxalement, de nombreux indices suggèrent que les innovations techniques que sont le moteur à vapeur, les dispositifs d'éclairage des côtes ainsi que la généralisation des chronomètres ont conduit à rendre la navigation plus dangereuse dans un contexte où la vitesse conditionnait la rentabilité de l'aventure maritime. Les risques auxquels consentaient les marins

étaient finalement très importants, faute de pouvoir définir les conditions d'une navigation vraiment sûre. Les efforts des hydrographes sont à mettre en relation avec les progrès réalisés également dans le domaine de la météorologie, de l'océanographie de la construction navale et de la chronométrie qui, tous, contribuent à la fiabilisation des méthodes de navigation. Une partie importante de cette thèse est consacrée à mettre en évidence les rythmes de cette évolution qui expliquent largement les conditions de la mondialisation du XIX^e siècle.

Pour finir, nous nous sommes intéressée aux aspects très matériels de l'usage des cartes ; or la documentation manque sur cet aspect des choses. On trouvera de beaux travaux sur les innovations techniques et notamment l'avènement de la vapeur mais rarement les sources nous permettent de saisir ce qui se passe en mer et comment les hommes ont adapté leurs pratiques aux mutations technologiques. Pourtant, dans ce domaine, rien de va de soi. Les lacunes de l'historiographie s'expliquent sans doute par l'idée reçue que les capitaines marchands restent attachés à leurs routines et sont réfractaires aux progrès. De fait, il est assez difficile d'approcher cette profession tant les sources manquent. Les marins eux-mêmes ont peu écrit sur leur tâche quotidienne. Et on ne trouvera aucun secours dans la très abondante littérature maritime du XIX^e siècle qui s'attache davantage à décrire un monde à travers ses aspects folkloriques.

290

Il faut bien sûr se défaire de ces préjugés, la documentation parcourue montre, au contraire, des hommes à l'affût de l'innovation et prompts à s'interroger sur leurs pratiques. L'innovation est acceptée dès lors qu'elle apporte une meilleure rentabilité à l'entreprise maritime. Ce qui d'ailleurs ne doit pas nous étonner. Dans notre exploration des pratiques à bord des navires, nous avons été frappée par l'apparente inadéquation entre le bateau et la carte moderne. Nous sommes partie à la recherche du moment où les marins ont commencé à utiliser la carte dans le cadre des navigations côtières, comme on le pratique encore aujourd'hui, du moins en l'absence de GPS. Il est recommandé de déterminer son point par trois relèvements, on obtient ainsi une excellente probabilité de s'être trouvé au centre du triangle qu'on a tracé. De la sorte on peut se diriger de proche en proche très efficacement. Cette navigation est très adaptée sur des navires propulsés à la vapeur, sur lesquels on peut faire varier facilement le cap ou la vitesse. Cette méthode de navigation est très sûre même si la carte n'est pas très précise. Cependant elle ne s'impose que très tard : nous en avons trouvé la première mention explicite en 1864. Nous en avons conclu que si cette évolution est si lente c'est que les processus cognitifs qui la soutendent ont eu besoin d'un temps de maturation. Dans cette partie de nos recherches, il nous a été nécessaire de nous appuyer sur l'armature conceptuelle fournie par la psychologie cognitive, autre domaine *a priori* assez éloigné des problématiques de la recherche historique. Nous y avons trouvé des méthodes

qui, prudemment exploitées, peuvent permettre d'expliquer ce que nous avons constaté.

Enfin, la dernière pièce du puzzle est le navire lui-même. Il faut attendre la fin des années 1860 pour voir apparaître des locaux où sont réunis, à proximité immédiate, la carte, déroulée sur une table à carte, la barre de manœuvre et le compas de relèvement. C'est à cette seule condition qu'un usage moderne en navigation côtière, c'est-à-dire celui que nous avons appelé la navigation en temps décalé a pu s'imposer. On trouve d'ailleurs à partir de ce moment-là d'assez fortes dissemblances entre les navires de commerce et les navires de guerre. Sur les navires de guerre, et notamment les cuirassés, les contraintes du combat font passer au second plan l'ergonomie de la fonction navigation. C'est pour cela qu'on voit fleurir un nombre assez important d'appareils très curieux destinés à faire survivre des processus cognitifs qu'on ne peut comprendre qu'en admettant que les hommes de quart n'aient que rarement eu l'occasion d'avoir la carte sous les yeux. C'est ainsi qu'il faut comprendre enfin l'établissement de l'école des pilotes de la flotte et ses curieuses méthodes, véritable fossile qui a survécu jusque dans les années 1960.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

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

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 thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^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.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle*
Jean Mascart