



# Revue d'histoire maritime

27

Comptes rendus – 979-10-231-1966-4

Mer et techniques



# Revue d'histoire maritime

27

Mer et techniques

## SUP

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

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

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

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

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0640-4

© Sorbonne Université Presses, 2021

PDF complet : 979-10-231-1951-0

Tirés à part :

Éditorial – 979-10-231-1952-7

Introduction – 979-10-231-1953-4

Daeffler – 979-10-231-1954-1

Hulot, Jaouen & Rieth – 979-10-231-1955-8

Fourt, Faget & Pérez – 979-10-231-1956-5

Jubelin – 979-10-231-1957-2

Llinares – 979-10-231-1958-9

Bartolotti – 979-10-231-1959-6

Strigler – 979-10-231-1960-2

Barron – 979-10-231-1961-9

Varia Périsse – 979-10-231-1962-6

Varia Idoux-Renard – 979-10-231-1963-3

Varia Bonin – 979-10-231-1964-0

Chronique Bouat-Ferlier, Cordier, Le Corre & Madet-Vache – 979-10-231-1965-7

**Comptes rendus – 979-10-231-1966-4**

Impression & brochage : SEPEC - France

Numéro d'impression : 03265191110

Dépôt légal : janvier 2020

## 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 (26) était consacré au « Financer l'entreprise maritime ». Le prochain numéro (28) aura pour thème « Sortir de la guerre ».

### 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.....	6

## DOSSIER MER ET TECHNIQUES

Mer et techniques	
Sylviane Llinares.....	11
La construction navale en Normandie aux XVI <sup>e</sup> et XVII <sup>e</sup> siècles	
Évolution et influences	
Michel Daeffler.....	17
Le caboteur d'Erquy-Les-Hôpitaux (Côtes-d'Armor) : une « exception architecturale » ponantaise au XVII <sup>e</sup> siècle ?	
Olivia Hulot, Marine Jaouen, Éric Rieth .....	35
De la pierre au Fernez : coexistence et évolution des techniques de pêche des éponges commerciales en Méditerranée orientale durant l'entre-deux-guerres	
Maïa Fourt, Daniel Faget, Thierry Pérez .....	55
Incorporation et hybridation de l'artillerie dans les combats navals de l'Atlantique du début de l'époque moderne	
Alexandre Jubelin.....	73
Traduction et diffusion des connaissances navales en France et en Angleterre au XVIII <sup>e</sup> siècle	
Sylviane Llinares.....	87
Le béton à la mer. La construction d'ouvrages de protection portuaire en blocs artificiels dans l'espace méditerranéen (années 1830-1870)	
Fabien Bartolotti.....	103
Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer (1818-1825)	
Edgard Strigler.....	119
Les transitions techniques dans la marine militaire au XIX <sup>e</sup> siècle	
Géraldine Barron .....	133

## VARIA

Préserver la commodité du commerce du sel à Brouage (xv <sup>e</sup> -xvi <sup>e</sup> siècles) Sébastien Périsse .....	149
Territorialisation d'un espace urbain portuaire Concarneau au xix <sup>e</sup> siècle: un modèle ? Bénédicte Idoux-Renard .....	181
Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : Les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870 Hubert Bonin .....	207

## CHRONIQUE

Le musée de la Marine se rénove! Vincent Bouat-FerlierJulien CordierFlorence Le CorreAnnie Madet-Vache .....	227
---	-----

## COMPTES RENDUS

Bernard Michon (dir.), <i>Les Européens et les Antilles (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)</i> , Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 245 p. ....	249
Vice-amiral d'escadre Éric Schérer, <i>Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes (1830-1940)</i> , Bernard Giovanangeli éditeur, 2017, 366 p. Préface du chef d'état-major de la Marine, amiral Christophe Prazuck. ....	251
Jacques F. Thomazi, <i>La Force X à Alexandrie (1940-1943)</i> , Lille, Catherine Thomazo via Thebookedition.com, 2017, 332 p. ....	256







# Comptes rendus



Dans le prolongement d'un séminaire organisé par Marion Tanguy et Bernard Michon, ce dernier a réuni treize communications sous le titre *Les Européens et les Antilles (XVII<sup>e</sup> - début XVIII<sup>e</sup> siècle)*. Dans une introduction claire, Bernard Michon rappelle le pourquoi de cette publication consacrée à « ce laboratoire du monde atlantique », « ce concentré de mondialisation » qu'est l'espace caraïbe, en premier lieu, croiser des courants historiographiques traditionnels portant d'une part sur les relations entre les pays européens et le monde ultramarin, d'autre part sur les sociétés américaines et antillaises, en second lieu et surtout privilégier la montée en puissance des Antilles au XVII<sup>e</sup> et le tout début XVIII<sup>e</sup> siècle et non le temps de l'expansion de l'économie antillaise au XVIII<sup>e</sup> siècle, beaucoup plus largement traité. Les treize communications – qu'accompagne une bibliographie très fournie placée en notes de fin d'article – sont organisées en deux grandes parties : la première, « Les Antilles : terrain d'affrontements entre les puissances européennes », regroupant cinq contributions ; et la seconde, sous un titre un peu long, « Établir des liens avec les Antilles françaises... », accueillant les huit dernières communications.

La première partie s'ouvre par un gros article-cadre et de synthèse de Guy Saupin qui montre comment l'Espagne va affronter les contestations des puissances de l'Europe du Nord mais préserver le cœur de son empire. Elle ne peut néanmoins empêcher l'internationalisation des Caraïbes. La poussée conjointe des Anglais, Français et Hollandais aboutit à la perte des Petites Antilles mais l'Espagne sauve les Grandes. Il souligne comment le commerce des esclaves, la fraude et la contrebande contribuent à cette internationalisation avec deux volets, l'introduction d'une plus large palette des produits européens avec comme corollaire le détournement d'un volume grandissant de métaux précieux. Ce cadre étant posé, les autres contributions vont illustrer les stratégies des différents protagonistes de la contestation. Robert Barazzutti souligne le rôle central de la course néerlandaise, soit intégrée dans la WIC, soit privée, puis le choix d'une installation durable à Curaçao qui devient un point d'appui corsaire et un entrepôt interlope que présente Rachel Ceyrac. Le propos de David Chaunu concerne Sainte-Lucie, qui prend de l'importance après la perte de Saint-Christophe et le recentrage sur la Martinique de l'empire antillais français. Mais Sainte-Lucie, théoriquement neutre, est revendiquée par les Français et les Anglais pour faire de la contrebande avec la Martinique. Les Danois s'invitent au partage du « gâteau antillais » et Éric Schnakenbourg présente leur installation sur l'île de Saint-Thomas qui devient une plateforme d'échanges où se croisent les hommes, les marchandises et les capitaux contribuant à introduire plus de fluidité dans les circulations transimpériales, en véritable « asile de tous les trafics ».

La seconde partie est centrée sur les seules Antilles françaises autour d'un triptyque : la colonisation, la mise en valeur et les ports d'impulsions français. Éric Roulet souligne le rôle pionnier des Normands et en particulier des Dieppois. Éric Noël revient sur l'échec de la première génération des pionniers. Nicolas Ribeiro s'attache davantage aux circulations entre les différentes Antilles pour souligner que les échanges sont captés par trois des dix îles, à savoir, Saint-Christophe, la Martinique et la Guadeloupe avec, comme on l'a vu, un déplacement du centre de gravité de Saint-Christophe vers la Martinique. Christian Schnakenbourg, avec le cycle du tabac, et Philippe Hrodej, avec ceux de l'indigo puis du sucre, mettent en perspective chronologique les moteurs de la mise en valeur des Petites Antilles et de Saint-Domingue. Marion Tanguy nous ramène sur la façade européenne de l'Atlantique pour rappeler la chronologie des centres d'impulsion. Le basculement des armements antillais des ports normands vers les ports de l'Atlantique (Nantes, La Rochelle, Bordeaux) se fait entre 1640 et 1660. Nantes, entre 1661 et 1697, assure 40 % du tonnage, avec même une poussée à 60 % dans la décennie 1670, et l'éphémère participation des Dunkerquois qu'expose Christian Pfister ne change rien. Nantes a pris le virage antillais et va construire son développement sur cette économie de la traite et de la droiture vers les Antilles. Avec l'article de Sébastien Martin, on prend conscience que le modèle de relations construit plus tard entre le port-arsenal de Rochefort et les Antilles fait alors défaut à la présence française. Les quelques phrases de la fin de l'introduction ne remplacent pas une contribution sur la disparition progressive durant cette période des populations locales.

Gérard Le Bouëdec  
Université de Bretagne Sud

Vice-amiral d'escadre Éric Schérer, *Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes (1830-1940)*, Bernard Giovanangeli éditeur, 2017, 366 p. Préface du chef d'état-major de la Marine, amiral Christophe Prazuck.

Cet ouvrage à compte d'auteur est le deuxième que le vice-amiral d'escadre Éric Schérer consacre aux différents corps et uniformes de la Marine sur cette période charnière qui s'étend de la fin de la seconde Restauration à l'orée de la Seconde Guerre mondiale. Le premier tome intitulé *Les Uniformes des officiers de la Marine (1830-1940)* a paru chez Marines éditions en 2011 et constitue déjà avec ses 315 pages une somme remarquable de connaissances. Un troisième tome, dont l'écriture est déjà avancée, sera consacré aux marins sous la Révolution, le Consulat, l'Empire et les deux Restaurations, présentés également à travers leur histoire administrative et l'évolution de leur tenue, ce qui complètera l'étude d'une question très technique, particulièrement épineuse mais hautement instructive.

C'est à la fois un très « beau livre » dans un format dit à l'italienne, à la présentation soignée, et un manuel bien construit au maniement relativement aisé, dont le texte est presque toujours soutenu par la présence d'une abondante illustration. Le crédit photographique est remarquable et l'on ne saurait trop remercier, d'une part, les institutions (Service historique de la défense, Conservatoire de la tenue à Toulon, etc.) et les personnes privées d'avoir généreusement prêté leurs documents iconographiques pour la réalisation de cet ouvrage et, d'autre part, l'auteur qui a su patiemment collecter ces reproductions. Apparaît régulièrement d'ailleurs la mention « collection de l'auteur » qui indique bien que cet intérêt pour les uniformes et l'histoire administrative des corps qui les ont portés n'est pas un fait récent. Un collectionneur passionné qui sait présenter avec fluidité et précision l'objet de ses recherches est une personne rare. Tel est assurément le vice-amiral d'escadre Éric Schérer.

Le plan de cet ouvrage est simple et efficace, même si la table des matières aurait notablement gagné en étant sur certains points plus détaillée.

Un chapitre introductif présente d'abord l'évolution réglementaire des équipages de ligne et des équipages de la flotte depuis l'organisation imaginée par Napoléon I<sup>er</sup> en 1808 jusqu'aux mesures drastiques de licenciement prises en août-septembre 1940, mais aussi les pupilles, les mousses, la répartition des spécialités entre les différents services à bord et à terre et enfin les insignes de spécialités et les certificats.

La présentation des différentes spécialités des équipages, classées par ordre de création depuis les gabiers et manœuvriers (1629) jusqu'aux pilotes d'aviation maritime (1936), ouvre une première partie consacrée aux personnels. Viennent la compléter les corps sédentaires des équipages de la flotte et les marins indigènes. Le cadre de présentation est chaque fois le même : tout

d'abord, une présentation de l'évolution réglementaire régissant la spécialité depuis sa création jusqu'en 1940; puis un tableau de l'évolution hiérarchique indiquant pour chaque grade d'officier marinier et membre de l'équipage, selon les dates des textes considérés, le nombre de classes; enfin un choix judicieux d'iconographies illustrant le propos.

La présentation des uniformes des équipages de ligne puis des équipages de la flotte sur la période constitue un second ensemble réparti en cinq chapitres: « Monarchie de Juillet », « Seconde République », « Second Empire », « Troisième République avant 1918 et entre-deux-guerres ». Un épilogue présentant l'uniforme des équipages de la flotte sous la Quatrième République clôt cette partie. L'auteur ne s'enferme pas en effet dans les limites chronologiques strictes de son sujet: grâce lui en soient rendues.

252

L'évolution de certains éléments de l'uniforme des marins ouvre la troisième partie: les boutons; les matricules et le marquage des effets; les armes blanches, ceintures et gibernes; les coiffures; les habits, paletots, vestes, cabans et capotes des marins; les épaulettes et pattes d'épaule; les pantalons; les chemises, vareuses, gilets et cols bleus. Viennent la compléter les insignes et les effets spéciaux des sous-mariniers, de l'aéronautique maritime, du service général et des corps militaires particuliers. Pour que ce volume soit exhaustif, l'auteur présente *in fine* le personnel civil des ports et arsenaux et ses uniformes, et les autres fonctionnaires du ministère et leurs uniformes.

Une chronologie de l'évolution de l'uniforme de l'équipage constitue enfin une annexe certes volumineuse mais très précieuse: tous les textes du 18 novembre 1818 au 25 septembre 1940 y sont recensés, avec l'indication de leur nature, de leur date de publication, de la page du *Bulletin officiel*, du numéro d'enregistrement et de leur objet. Un travail de bénédictin fort utile. Une bibliographie clôt l'ouvrage.

La lecture de ce beau volume fait naître nombre de réflexions dont nous ne livrerons ici que celles qui nous paraissent les plus importantes.

Première idée: dans cette histoire des ressources humaines de la Marine que nous livre le vice-amiral d'escadre Éric Schérer, il y a des moments importants. 1856 en est un: la nature des services, de plus en plus complexes, impose une gestion individuelle du marin qui tranche avec l'organisation massive et terrienne héritée du Premier Empire. Le décret du 5 juin crée les personnels des équipages de la flotte (en lieu et place du corps des équipages de ligne) qui intègrent dans une même unité d'organisation, d'administration et de discipline tout le personnel militaire embarqué, quelles que soient sa spécialité et l'ancienneté de celle-ci. La gestion individuelle des marins se fait en fonction de leur spécialité professionnelle, ce qui assure une plus grande souplesse. Les ressources humaines de la Marine entrent enfin dans la modernité. La rupture

est consommée avec l'héritage de la mission du général Combis, inspecteur général des troupes de Marine en 1804, qui assimilait le marin au soldat au travers de son uniforme.

L'aggiornamento de 1883 est aussi un moment majeur : le décret du 5 juin créant le corps des équipages de la flotte, assure un même statut pour toutes les spécialités susceptibles d'embarquer et des grades identiques dans leur appellation pour toutes les spécialités. L'uniformisation est assurément en marche et elle touche progressivement les marins des colonies et des protectorats avec le décret du 5 juin 1894 comme l'ordre d'énumération des spécialités qui disparaît le 5 décembre 1906. Là réside une autre idée majeure : la hiérarchie dans les différentes spécialités va évoluer d'une situation où les disparités sont nombreuses vers une uniformité quasi totale en 1939.

Le décret du 15 mai 1910 est aussi un moment important avec l'apparition de la notion de service. Marins et gradés n'étaient jusqu'alors que regroupés en compagnies, les officiers des différentes spécialités n'étant que des référents pour l'acquisition ou le maintien des compétences de l'équipage dans leurs domaines respectifs. Il existe entre huit (1910) et douze (1926) services à bord des navires.

Parallèlement, la quatrième réflexion qui vient immédiatement à l'esprit est que les particularismes constituent indubitablement une tendance forte au sein de la Marine à cette époque ! Très régulièrement, et d'autant plus que la spécialité est ancienne, une volonté de se démarquer apparaît dans cette tendance uniformisatrice fondamentale. L'exemple des patrons pilotes de la flotte et patrons pilotes est assez éloquent.

On perçoit aussi les conséquences d'une évolution contemporaine accélérée des techniques et des sciences sur l'univers des personnels de la Marine. Le décret du 4 mars 1912, par exemple, fait disparaître provisoirement la spécialité de timonier, apparaît celle d'électricien et laisse entrevoir celle d'artificier... qui est supprimée le 31 décembre 1913. « Faire et défaire. Il semble que certaines décisions relatives aux spécialités aient été prises à la légère », note l'auteur à juste titre. Plus tard cependant, la spécialité de radiotélégraphiste apparaît par séparation d'avec celle des électriciens le 24 juillet 1921. De même, les opticiens télémétristes se différencient des canonnières. Par ailleurs, l'hydrographie, ne reposant jusque-là que sur un certificat, devient une spécialité à part entière le 10 avril 1934. C'est un approfondissement des compétences que traduit l'évolution des tenues, presque aussi sûrement qu'un ancrage stable dans une formation. À chaque fois est en effet créée une école qui stabilise l'évolution : l'exemple des torpilleurs formés à Boyardville en 1883, dispersés entre cinq centres de formation au mépris de la qualité de l'enseignement en 1886 et finalement regroupés aux Salins d'Hyères en 1888, est typique de cette éclosion. Il est vrai que dans ce cas précis, la controverse autour de la Jeune École a joué un rôle important.



Une dernière remarque que nous formulerons ici est que l'équipage ne forme pas un tout homogène. Loin de là. Une scission émerge progressivement à travers l'uniforme, les distinctives et les insignes entre les officiers marinières et les officiers marinières supérieurs. Les seconds sont plus ou moins assimilés aux officiers. Le grade de second maître, central, à compter de la circulaire du 13 mai 1878 sur la composition du sac et la confection des effets d'habillement du personnel des équipages de la flotte, s'installe de plus en plus au sein de la catégorie des officiers marinières, sans toutefois se rapprocher de ceux qui sont « supérieurs », le grade sommital de maître principal n'existant pas alors. Cette distinction a perduré dans les carrés des bâtiments « âgés » de la Marine à bord desquels nous avons pu embarquer (nous pensons notamment au PH *Jeanne d'Arc*).

Nous allons maintenant nous intéresser à ce qui pourrait être amélioré. On constatera très vite qu'il ne s'agit que de quelques points formels.

254

Ainsi le glossaire de la page 8 est, pour le commun des mortels, malheureusement trop succinct. Ces « Quelques définitions » ne tiennent pas compte de termes qui apparaissent très régulièrement (les « distinctives », la « lézarde », les « liettes », etc.) et que la pratique du livre et l'étude des photographies permettent de comprendre progressivement. Tout lecteur intéressé fournira l'effort, mais ces compléments auraient été les bienvenus.

Par ailleurs, la table des matières est parfois très développée : c'est le cas pour les équipages de la flotte qui sont présentés par ordre chronologique de création des spécialités. Elle peut être aussi remarquablement lapidaire : les corps sédentaires des équipages de la flotte forment un seul bloc annoncé en une seule ligne, quand la lecture de l'ouvrage nous apprend que cette dénomination recouvre les spécialités des musiciens des équipages de la flotte, des torpilleurs sédentaires et des mécaniciens sédentaires (tous deux devenant « de défense des côtes » entre le 8 avril 1908 et le 31 décembre 1913), des canonnières sédentaires (« de défense des côtes » à partir du 10 août 1922), des télégraphistes et transmetteurs sédentaires (« de défense des côtes » à partir du 5 mai 1936).

C'est sur une note humoristique que nous souhaiterions conclure. Cet ouvrage est une somme de travail et de connaissances, mais il ne faut pas en déduire que l'auteur s'interdit toute légèreté. Loin de là. Il est vrai que le sujet y prête parfois, plus ou moins volontairement. Ainsi le vice-amiral d'escadre Éric Schérer souligne discrètement d'un point d'exclamation le statut du maître armurier « qui [en vertu du décret du 15 août 1851] est responsable de la visite des chaudières et autres ustensiles employés aux cuisines ». Plus loin, il nous apprend qu'une réforme de la spécialité d'infirmier s'avère nécessaire et urgente dans les hôpitaux maritimes en 1853, non pas parce que ce service était jusqu'alors assuré par des bagnards mais en raison de la fermeture des

bagnes de métropole en 1849 ! La peste soit de la pénurie des personnels. Cette spécialité d'infirmier étant délicate à trouver car assez scientifique, le décret du 29 décembre 1897 prévoit le recrutement faute de mieux de « matelots qui n'ont pas été affectés dans d'autres spécialités, *de préférence volontaires* ». L'auteur peut se permettre à juste titre d'écrire qu'« on sent là une légère improvisation ». Ce bricolage vaut aussi pour la spécialité de tailleur où l'on apprend qu'en vertu du décret du 5 juin 1894, les matelots tailleurs sont sélectionnés « parmi les matelots reconnus susceptibles d'être employés en cette qualité » sous la direction d'un second maître tailleur. On comprend pourquoi jusque-là la marine française n'a pas été à son avantage lorsqu'elle se comparait à certaines marines étrangères. Et peut-être même encore bien après 1894... Quoique la récession consécutive à la Grande Guerre y soit pour quelque chose.

Enfin, l'uniformologie étant un champ complexe, il arrive que l'auteur lui-même reconnaisse très simplement que certaines iconographies sont difficiles à dater en vertu des textes réglementaires. La page 136 rassemble quelques savoureuses bizarreries avec ces matelots portant encore des effets réglementairement abandonnés (paletot après 1876) ou interdits (boutons de cuivre sur les manches de la chemise) ou associant des effets qui ne sont pas de mise (paletot et bonnet de travail) ou pas encore réglementaires (coiffe blanche avant 1878). Les différents repères uniformologiques regroupés page 339 et classés par grades et par ordre chronologique permettent cependant d'estimer assez précisément une prise de vue.

Cet ouvrage est donc à la fois passionnant et très agréable à lire. Le vice-amiral d'escadre Éric Schérer mérite d'être chaleureusement remercié pour la réalisation de ce petit bijou.

Patrick Boureille  
Service historique de la défense

Les enfants de Jacques Thomazi, médecin de 2<sup>e</sup> classe au moment des faits, nous offrent ici les mémoires de leur père, embarqué sur le torpilleur le *Forbin*, bâtiment de la Force X, constituée en avril 1940 pour défendre aux côtés de la flotte anglaise la Méditerranée orientale. Elle resta embossée en rade d'Alexandrie de juin 1940 à mai 1943, suite à l'accord entre son commandant en chef le vice-amiral Godfroy et l'amiral anglais Cunningham. Rédigé fin 1943 à partir de notes quotidiennes, ce témoignage se veut « au ras des flots », complétant la vision du « haut de la passerelle » livrée par l'amiral français dans ses mémoires<sup>1</sup>. Outre le récit des événements politico-militaires et des considérations politiques, économiques et culturelles sur le contexte égyptien, l'auteur livre sa perception des sentiments que ces différentes situations ont provoqués sur les équipages, mais surtout chez les officiers et officiers supérieurs, et propose un récit de la vie quotidienne de la Force X pendant près de trois ans.

Jacques Thomazi restitue le désespoir, la solitude, l'anxiété de tous pendant la campagne de France. Il dit également l'ambivalence des officiers à l'annonce du probable armistice, partagés entre leur désir de combat et leur refus de servir avec les Anglais après le drame de Mers-el-Kébir ou de rallier ce qui allait devenir la France libre. Il affirme aussi très vite « les espoirs solides d'une France nouvelle » proposée par Pétain. Aussi l'accord Godfroy/Cunningham représente-t-il à la fois un profond soulagement mais aussi une forme d'écoeurement. Pendant trois ans les rapports entre officiers et équipages des deux nations oscillent entre ces deux attitudes. La vie s'installe donc. L'auteur souligne la difficulté entre le maintien d'un cadre militaire et l'octroi d'activités qui donnent l'illusion d'une vie civile. Les sorties régulières à terre, les activités et compétitions sportives ainsi que les occupations intellectuelles permettent de lutter contre « le ramollissement des esprits », de maintenir les corps et d'évacuer les inévitables tensions. En évoquant l'isolement de la Force X malgré les contacts fréquents avec les populations, surtout au niveau des officiers, le médecin dénonce en réalité la cohabitation difficile entre les marins de la Force X et les partisans du général de Gaulle. Il relate la pression qui s'exerce en toutes circonstances (rixes dans les bars, échauffourées sur le port, dans les cinémas...) sur tous les membres de l'escadre, celle-ci devenant un enjeu au fil des mois tout autant militaire que symbolique. À la propagande gaulliste, la Force X répond par une contre-propagande – à moins que ce ne soit le contraire, mais J. Thomazi ne semble pas l'envisager. Il assure alors la publication d'un journal de novembre 1940 à décembre 1942, *Hebdo Tourville* devenu *Hebdo Force X*, dont les rubriques sont

1 Vice-amiral Godfroy, *L'Aventure de la Force X (1940-1943)*, Paris, Plon, 1953, 532 p.

centrées sur la France, le Maréchal, l'œuvre du gouvernement, etc. à partir des nouvelles françaises et étrangères. Des collectes d'argent, des envois de colis aux prisonniers – qui, au regard des réductions de solde, sont de véritables succès – sont encouragés pour participer à l'effort collectif de redressement de la France. La fidélité et la loyauté au vieux maréchal sont indéfectibles, malgré les désertions échelonnées sur toute la période. Aussi le ralliement de mai 1943 est-il voulu et annoncé comme une intégration à la Marine combattante et non comme un ralliement au gaullisme et un renoncement aux idéaux portés par Vichy. En cela les marins de la Force X partagent la même dévotion à Pétain que les forces navales françaises basées en Afrique du Nord et qui sont composées d'unités majoritairement issues de la Marine de Vichy et qu'ils rejoignent donc à l'été 1943.

On eût aimé que ce texte nous fût livré du vivant de son auteur pour lui faire préciser son témoignage. Certains passages semblent avoir été réécrits après 1943, peut-être d'ailleurs à la suite de la parution des mémoires du vice-amiral Godfroy, en particulier les pages sur le déroulement des négociations entre les deux amiraux, car il est peu probable qu'à son niveau hiérarchique le médecin Thomazi ait pu avoir accès à certaines informations. En revanche on aurait souhaité qu'il soit plus disert sur, par exemple, les réactions des équipages et des officiers aux différents événements militaires et politiques ; sur les éventuelles différences de perception de la situation entre les bâtiments, seulement évoquées au moment du ralliement. Son activité de médecin aurait pu lui permettre de proposer un état des maladies physiques et morales rencontrées pour comprendre comment les hommes ont fait face à cette situation ; de décrire l'organisation du service médical et les liens avec les services médicaux à terre. Quant à lui, sa fidélité à Vichy fut-elle une évidence, ou bien le résultat d'une introspection ? Sa mission et sa responsabilité de médecin envers les équipages ont-elles dicté sa conduite ?

En complément de ce témoignage et de celui du vice-amiral Godfroy, seul cité dans les notes infrapaginales, ceux des capitaines de vaisseau Georges Debat et Louis de Villefosse et du capitaine de corvette Roger Barberot<sup>2</sup> qui ont choisi de rallier la France libre offrent naturellement une vision assez différente de l'emprise de la propagande vichyste sur les esprits au sein de l'escadre ainsi que les biographies consacrées au contre-amiral Trolley de Prévaux et au capitaine

2 Georges Debat, *Marine oblige*, Paris, Flammarion, 1974, 332 p. ; Louis de Villefosse, *Les Iles de la liberté. Aventures d'un marin de la France libre*, Paris, Albin Michel, 1972, 323 p. ; Daniel Rondeau & Roger Stéphane, *Des hommes libres (1940-1945). La France libre par ceux qui l'ont faite*, Paris, Grasset, 1997, 458 p.

de corvette d'Estienne d'Orves<sup>3</sup>. Mais il faut remercier les enfants de Jacques Thomazi d'avoir mis à la disposition de tous ce texte qui nous dit tout autant de ses collègues, que de lui-même et de l'époque. Et en cela Jacques Thomazi est bien le reflet de cette Marine de 1940 qui à quelques exceptions près soutint le régime de Vichy.

Odile Girardin-Thibeaud

---

3 Étienne de Montety, *Honoré d'Estienne d'Orves*, Paris, Perrin, coll. « Tempus », Paris, 2005, 339 p. ; Aude Yung-de Prévaux, *Un amour dans la tempête de l'histoire. Jacques et Lotka de Prévaux*, Paris, éditions du Félin, 1999, 224 p.

## 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<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

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

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot

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

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

Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

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

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

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

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

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

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

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

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

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*

*Épisode de la vie scientifique du XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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