

# CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

*Fondée en 1979*

PUBLICATION DE LA  
SOCIÉTÉ FRANÇAISE  
D'HISTOIRE MARITIME



Placée sous le patronage de l'UNESCO,  
du Conseil international de la Philosophie et des Sciences humaines,  
du Comité international des Sciences historiques  
et de la Commission internationale d'Histoire maritime

N° 85, décembre 2018

les voies fluviales et à retrouver les réseaux et circuits d'échanges vers l'intérieur. Ce qui permet de mesurer l'activité humaine et son organisation au fil du temps. Le caractère hétéroclite des aménagements, directement lié à la morphologie du rivage répond aux contraintes imposées principalement par les vaisseaux de l'époque et témoigne de l'effort considérable des populations pour faire face à l'évolution du littoral imposé par la nature avec la mise en place d'endiguements, d'écluses, de jetées, etc. Ainsi, les densités portuaires les plus importantes s'observent le long des rives des grands estuaires et sur les chenaux des aires de production saunière. Ces données éclairent les disparités régionales, l'éclatement des activités navales, les enjeux maritimes à cette époque.

Le littoral atlantique est traité en dix grandes régions, du sud au nord : Gascogne, Gironde, Saintonge, Loire, Bretagne, Normandie occidentale, basse vallée de la Seine, Normandie orientale, Picardie, et, avec la Flandre, l'auteur déborde du territoire français. Six cent vingt-trois sites sont identifiés, illustrés par deux cent vingt-six figures. Sans surprise, les sources citées sont généralement sous forme d'imprimés. La bibliographie est tout-à-fait remarquable, riches de centaines d'ouvrages érudits et surtout d'articles savants de toute époque mais souvent très récents. Un index complète le tout.

Ce « tableau géohistorique », ainsi traité, devient un outil de travail très utile aux chercheurs en histoire maritime médiévale et, selon les termes mêmes de l'auteur dans sa conclusion, « une base nécessaire à la conduite de réflexions sur les dynamiques portuaires à cette époque » (p. 228) qui devrait apparaître dans les ouvrages à suivre.

Raymonde Litalien

Maud VILLARET, *Le goût de l'or blanc. Le sucre en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, préface de Natacha Coquery, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, 395 p.

Dans un ouvrage très approfondi, Maud Villaret suit le cycle du sucre de son débarquement des cales des navires en provenance des colonies, en particulier Saint-Domingue, jusqu'aux tables de la société du XVIII<sup>e</sup> siècle. Produit de grand luxe au début du siècle, il devient une denrée de plus en plus répandue dans l'alimentation des classes bourgeoises, en quête de superflu dans leur course à la distinction. À la fin du siècle, le sucre a atteint les classes populaires sans que sa consommation y soit élevée.

L'auteure suit la route du sucre des ports, Nantes et Bordeaux, vers les chaudières des raffineurs dont les méthodes empiriques reposent sur le savoir-faire des maîtres d'atelier, puis vers les apothicaires, les confiseurs et détaillants qui diffusent le produit. Alors que les colonies françaises de la Caraïbe sont les premiers four-

nisseurs mondiaux de sucre brut, le sucre blanc français au prix élevé n'atteint pas en renommée celui raffiné en Hollande ou à Hambourg qui honore les plus grandes tables ; il n'est pas exporté.

L'auteure relève le pragmatisme des négociants et acteurs de la chaîne du sucre qui ont inséré leurs activités dans celles protégées par l'Exécutif au titre du commerce colonial. La politique royale est ambiguë, écartelée entre le besoin de faire rentrer l'impôt et le soutien de l'activité des acteurs de la chaîne du sucre. L'histoire économique de la France est riche de tels exemples ! La route du sucre passe surtout par Orléans où l'étude de l'activité des raffineurs montre que les sociétés familiales maîtrisent bien les procédures comptables et les stratégies commerciales. Elle passe aussi par celle des confiseurs parisiens dont les œuvres d'art en sucre forcent l'admiration de tous. Ce capitalisme naissant autour du sucre, bien caractérisé par cet ouvrage, reposant sur la diffusion d'un produit de prestige, évolue sans cesse et met en jeu tout au long du siècle de nombreux acteurs ; il reste distinct cependant de celui des autres denrées coloniales. Plus généralement cet essor du commerce colonial au XVIII<sup>e</sup> siècle annonce les échanges commerciaux internationaux, le démarrage économique de l'Europe, voire, en forçant un peu, de la mondialisation.

Cet ouvrage, très bien documenté, issu d'une thèse de doctorat, a demandé un travail important puisant dans de nombreuses sources d'archives. Un regret cependant : l'auteure ne fait pas œuvre de synthèse. Des synthèses partielles auraient pu amener plus naturellement à la conclusion de cet ouvrage. Trop d'éléments sont abordés à plusieurs reprises, ce qui donne un sentiment de répétition. Il restera cependant un document de référence pour les spécialistes de l'économie des denrées coloniales au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Jacques Petit

Patrick VILLIERS, « *Les combats de Jean Bart* ». Dessiné par Pierre Ozanne et gravé par Yves-Marie Le Gouaz, Nice, ANCRE, 2017, 144 p., (accompagnés d'un encart renfermant le recueil des fac-similés des dix-neuf dessins inédits de la main de Pierre Ozanne conservés au Cabinet des dessins du Louvre, d'un plan de Dunkerque avant 1713 et de la lettre d'anoblissement de Jean Bart de 1694 en couleur).

Le sous-titre de ce magnifique ouvrage, publié dans le cadre de la riche *Collection Archéologique Navale Française*, est plus précisément : *Les combats de Jean Bart, première édition des dix-neuf dessins originaux de Pierre Ozanne, lavis gris, mine de plomb, plume et encre brune, retrouvés au Cabinet des dessins du Louvre et première réédition des gravures de Y. Le Gouaz avec texte de l'ouvrage de 1806.* »

Jean Bart, corsaire du Roi-Soleil, roi des corsaires, les qualificatifs ne manquent pas pour exalter le grand marin dunkerquois. Louis XVI ne s'y trompe pas en donnant le nom de *Jean Bart* à un magnifique vaisseau de 74 canons en 1786 ; mais c'est Napoléon I<sup>er</sup>, dans le souci de faire oublier Trafalgar, mais aussi dans celui de rappeler l'importance de la Marine dans la défense de la France, qui ordonne en 1805 à Pierre Ozanne, ancien maître à dessin des gardes de la Marine de Brest, ingénieur-constructeur depuis 1800, de réaliser un ensemble de planches qui paraissent sous le nom de « Combats de Jean Bart ». Ces planches seront gravées par son beau-frère Yves-Marie Le Gouaz. Elles sont publiées, accompagnées d'une « Vie abrégée de Jean Bart ».

Patrick Villiers, professeur émérite en histoire navale à l'université du Littoral-Côte d'Opale, spécialiste reconnu des corsaires et de Jean Bart, nous a souvent fait part de son souhait de « faire de l'histoire totale ». Or ne fût-ce qu'en feuilletant cet album de gravures, c'est d'abord l'image métaphorique de la *matriochka* qui vient à l'esprit. Un chapitre se referme, un autre s'ouvre et l'on va observer une relation de type « objet à l'intérieur d'un objet similaire » : c'est bien souligner la rigueur avec laquelle Patrick Villiers a analysé les dix-neuf dessins inédits de Pierre Ozanne. Pour chacune des planches, auxquelles il est donné un titre, figurent le texte d'Ozanne, *l'analyse de la gravure*, dans son ensemble, une autre analyse *au plus près* – pour ce qu'elle ne représente pas toujours, et le *point de vue de l'historien*. C'est qu'avec Patrick Villiers, l'histoire doit toujours devenir une « histoire-problème », qui questionne le passé et remet constamment en question ses propres postulats et méthodes – afin de ne pas être en reste sur les autres sciences et sur l'histoire du monde.

La première gravure porte le titre : « Vue de l'entrée du Port de Dunkerque, telle qu'elle étoit du tems de Jean-Bart ». En 1671, « Louis XIV ayant déclaré la guerre aux Hollandais, Jean Bart revint à Dunkerque ». La dix-neuvième s'intitule « A la fin du combat du 18 juin 1696, Jean-Bart apprend que treize Vaisseaux ennemis venaient sur lui, trop faible pour leur résister, il brûle trente bâtiments marchands et retourne à Dunkerque avec quinze de ses plus riches prises ». Les planches 2 à 8 illustrent les combats corsaires de Jean Bart. Les planches 9 à 19 se réfèrent à Jean Bart officier du roi qui gravit pas à pas la hiérarchie de lieutenant de vaisseau à commandant du port de Dunkerque, quatrième arsenal du royaume.

Pour toute la période couverte, quel est ce Jean Bart célébré par l'Empire ? Quels sont ces combats ? Quelle fidélité entre l'ouvrage d'Ozanne et ce que les historiens savent aujourd'hui de Jean Bart ? Car Jean Bart s'il a été le premier corsaire de Dunkerque de 1673 à 1678 a passé l'essentiel de sa vie sous l'uniforme de la Marine de guerre, gravissant un à un les grades de lieutenant de vaisseau à commandant de l'escadre du Nord dans un Dunkerque que Louis XIV veut le plus beau port de France. L'analyse faite de chaque gravure dans ses moindres détails avant de

procéder à une critique historique très poussée s'avère bien utile ; Ozanne ayant parfois tendance à « améliorer » les exploits de son héros ou à confondre certains épisodes de sa riche carrière.

C'est à ces questions que Patrick Villiers répond déjà dans une première partie de l'ouvrage, intitulée « Jean Bart, le dunkerquois combattant » et de conclure : « Ce n'est pas par la naissance mais par les combats qu'il a atteint les plus hauts grades, s'intégrant ainsi dans la France de Louis XIV. Pierre Ozanne l'a bien compris en mettant son talent au service des exploits du dunkerquois. »

Une deuxième partie est consacrée à l'histoire de Pierre Ozanne, peintre des *Combats de Jean Bart*. Mais cet ouvrage ayant été directement ou indirectement marqué par Nicolas (1728-1811), il est fait amplement le récit de la carrière de ce frère aîné, étroitement liée à celle de Pierre (1737-1813). Pierre Ozanne, bien qu'un peu moins connu que son frère aîné, fut maître de dessin des gardes de la Marine à Brest en 1757, ingénieur-constructeur en 1788, directeur des constructions navales à Brest en 1797, capitaine de vaisseau en 1801, et se révéla comme un des dessinateurs les plus talentueux de la Marine de son temps. « Dans l'œuvre des deux frères, note P. Villiers, ... pas de chef héroïque montant à l'abordage du navire ennemi tel un Bonaparte au pont d'Arcole, mais des vaisseaux au combat ... L'homme s'efface derrière une victoire collective de l'équipage et de son état-major. »

La troisième partie, nous l'avons déjà indiqué, renferme le contenu de l'ouvrage de Pierre Ozanne, *Les combats de Jean Bart*, accompagné des commentaires de Patrick Villiers. Outre les planches de Pierre Ozanne y sont joints des documents originaux.

L'étude des navires de Jean Bart, bâtiments corsaires ou militaires, avec la description de leurs caractéristiques, constitue une quatrième partie.

Ultime cadeau : ce portefeuille séparé regroupant les fac-similés des dessins originaux de Pierre Ozanne conservés au Cabinet des dessins du Louvre (30 x 24 cm), le plan de Dunkerque de 1717 en couleur (30 x 42 cm), et la lettre d'anoblissement de Jean Bart de 1694 en couleur (30 x 42 cm) pouvant être encadrés.

Un livre à se faire offrir ou à offrir. Par la finesse de ces analyses, par le pari éditorial auquel se sont livrés Didier Berti, maître d'œuvre des éditions ANCRE, et Patrick Villiers, et qui s'avère être une réussite, cet ouvrage somptueux d'art et d'histoire doit figurer en bonne place dans nos bibliothèques spécialisées d'historiens de la mer toujours en quête du rôle de l'État par rapport à l'individu. À propos de l'histoire d'un homme, de son parcours, combien le « territoire de l'historien » prend de l'ampleur, stimule la curiosité, lorsqu'il sait ainsi diversifier et croiser ses sources, au-delà des seules références écrites traditionnelles. Il s'agit bien, en fait, de l'« histoire totale », chère à Patrick Villiers.