



## Le « PRIX MARINE & OCEANS » 2015



Mers et océans sont jonchés de navires, marins, canons ou esclaves qui déclinent une destinée hors du commun brutalement tranchée au bout du monde.

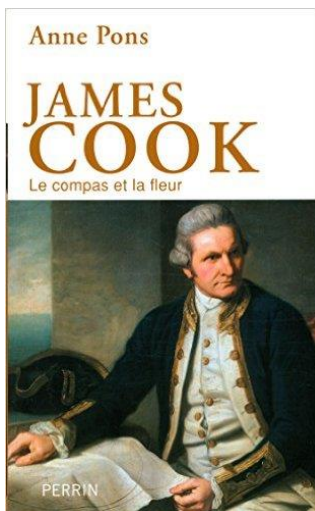
Singulière épopée que celle de Cook, esprit des « Lumières » lancé à la poursuite de la mythique « terra Australis ». Un troisième voyage de trop y met un terme sur l'île d'Hawaï. Combat de géant contre le français et aristocratique Bougainville, qui nous lègue une œuvre cartographique immense. Singulière aussi l'équipée de Cavalier de La Salle, qui, un siècle plus tôt, périt assassiné après la tempête qui fit échouer *La Belle* en baie de Matagorda, nouant un lien historique pérenne entre Texas et France. Fabuleux destin que celui des canons de l'*Hermione*, dont l'itinéraire méritait d'être retracé de la forge au naufrage. Misérable enfin la destinée de quelques dizaines d'esclaves condamnés à survivre sur l'îlot de Tromelin, scellée dans un mouchoir de poche derrière les barreaux de l'horizon marin.

Grandioses ou misérables, les voici ressuscités en texte, en couleur et en image. Une redécouverte passionnante, illuminée par une actualité archéologique des plus riches.

CF (R) Antonio UDA, Président du Prix « Marine & Océans »

### PRIX « MARINE & OCEANS » 2015

« LIVRE »



Anne PONS  
*James Cook, le compas et la fleur*  
Perrin, Paris, 2015

Ou, peut-être, « James Cook, le voyage de trop ? ». Cet ouvrage, écrit par la journaliste, romancière et biographe Anne Pons, couvre les trois voyages de découverte entrepris par James Cook entre 1767 et 1779 et sa mort aux mains des Hawaïens. Il était le premier Européen à avoir vu et cartographié les îles qu'il nomma « Sandwich », du nom du Premier Lord de l'Amirauté, son supérieur, commanditaire et protecteur.

Le XVIII<sup>e</sup> siècle, « Siècle des Lumières », vit l'aboutissement dans toute l'Europe occidentale d'un mouvement de pensée séculaire, humaniste, scientifique et progressiste, celui des philosophes et « encyclopédistes ». Développé dans divers cercles cosmopolites, notamment maçonniques, il engendra l'indépendance des Colonies américaines et la Révolution française. Malgré les relations conflictuelles entre nations, ce mouvement de pensée les surpassa et, sans surprise, les Marins les plus puissantes, portugaise, espagnole, hollandaise, anglaise et française, furent impliquées au premier chef dans les découvertes scientifiques et géographiques qui participaient au progrès général des connaissances. Bougainville, Cook et Lapérouse, tout en servant militairement leur pays et leur roi respectif, parfois l'un contre l'autre, comme Bougainville et Cook lors de la fin du Canada français, eurent un parcours similaire, suivant les mêmes routes, à la recherche de terres jusque-là inconnues et avec le but ultime de découvrir l'hypothétique *Terra Australis* qui occupait les esprits et aussi le « passage du Nord-Ouest » entre les océans Atlantique et Pacifique dont on attendait de grands profits commerciaux. Cook, contrairement à ses « concurrents » français, n'était pas issu du sérail aristocratique des officiers de marine ; mais, fils d'un valet de ferme, il dut sa carrière à ses qualités de cartographe et de marin apprises sur « le tas ». Leur point commun géographique fut leur passage à Tahiti où ils eurent plus ou moins de succès à faire coïncider leurs observations avec le mythe philosophique du « bon sauvage ».

Après deux voyages de trois ans chacun où James Cook mena ses recherches selon les strictes consignes reçues et commanda de façon sévère mais humaine en prenant soin tant de ses équipages que des populations autochtones rencontrées, le découvreur insista pour commander lui-même le troisième voyage que tant le Roi George III que l'Amirauté et la Royal Society voulaient lui épargner, considérant qu'il avait déjà assez peiné pour son pays et pour la science. Ce fut le voyage de trop : à près de cinquante ans, la fatigue, la maladie et les sautes d'humeur le minaient et menaçaient ses missions et les hommes qu'il commandait. N'ayant trouvé ni la *Terra Australis* ni un passage du Nord-Ouest praticable, c'est finalement sur un malentendu et une incompréhension mutuelle des traditions et interdits religieux d'une peuplade polynésienne qu'il était le premier Européen à avoir découvert qu'il trouva une fin atroce avec quelques-uns de ses hommes sur une plage d'Hawaï, sous le regard impuissant du reste de ses équipages.

Anne Pons souligne parfaitement que, malgré une dégradation physique et mentale progressive, James Cook laissa une œuvre cartographique immense pour un seul homme de son siècle et fit avancer les connaissances dans de nombreux domaines. Il n'est pas de pays où il ait atterri qui ne possède une ou plusieurs statues à la gloire de ce grand navigateur et de ce grand homme, même si ce fut, comme il ne pouvait en être autrement à l'époque, au prix cornélien de délaisser sa famille, qui pesa moins pour lui que son devoir.

CF (H) Jean-Marie CHOFFEL  
Membre du Comité de lecture

**PRIX  
« MARINE & OCEANS » 2015**

« LIVRE »  
« Mention Spéciale »



**Marc FARDET**  
*René-Robert Cavelier de La Salle  
et La Belle*  
CRDHM, Rochefort, 2015

Petit navire, grand destin. Ainsi pourrait-on évoquer la barque longue *La Belle* que les Texans ont surnommée, un peu emphatiquement peut-être, « the ship that changed History ». De fait, malgré la taille modeste de cette unité de la flotte du roi Louis XIV (quinze mètres de long, moins de cinq de large, 50 tonneaux de déplacement, soit les dimensions d'un petit chalutier d'aujourd'hui), la découverte de son épave en juillet 1995 dans la baie de Matagorda, au Texas, a constitué la plus importante découverte archéologique de l'histoire de cet Etat américain. Symbole de la tentative malheureuse de Cavelier de La Salle de fonder un établissement français permanent sur le golfe du Mexique, ce navire a modifié, pour des millions d'habitants du Texas, la compréhension de l'histoire de leur Etat en concrétisant le lien indissoluble avec la France que renferme leur héritage dès ses origines. C'est au nom de cet héritage que le capitol du Texas, à Austin, arbore aujourd'hui, aux côtés des emblèmes espagnol, mexicain, confédéré et américain, le drapeau fleurdelysé des rois de France.

Ancien conservateur en chef du Service historique de la Marine à Rochefort, Marc Fardet nous offre un très bel ouvrage, abondamment illustré, qui retrace la carrière de René-Robert Cavelier de La Salle depuis ses expéditions de reconnaissance dans la région des Grands Lacs de l'Amérique du Nord jusqu'à son entreprise infructueuse pour établir une colonie à l'embouchure du fleuve Mississippi, qui se solda par un échec complet et par son assassinat par ses propres subordonnés. Il expose ensuite les circonstances de la découverte de *La Belle* et les gigantesques travaux entrepris par les archéologues texans pour récupérer la coque de l'épave et son riche contenu. Lui-même a joué un rôle non négligeable dans ces opérations de fouilles en découvrant dans les fonds d'archives rochefortais, qu'il connaît mieux que personne, des documents d'importance cruciale pour l'identification du bâtiment et de ses canons et pour le détail de son équipage, de ses passagers et de sa cargaison. Une abondante bibliographie (digne du chartiste qu'il est) complète l'ouvrage.

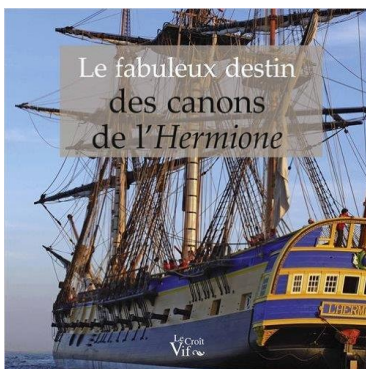
Grâce à Marc Fardet, une histoire chronologique et complète de la carrière de Cavelier de La Salle, accompagnée des informations les plus récentes sur *La Belle*, est désormais accessible au public français, en attendant la grande exposition que le Musée national de la Marine doit consacrer à cet important épisode de l'histoire franco-américaine. Parallèlement est né à Rochefort le projet de reconstruire, après l'*Hermione*, une réplique de *La Belle*, tâche assurément plus facile et moins hasardeuse, cette modeste barque longue étant dix fois moins volumineuse que la frégate de 1779 et la récupération de son épave permettant d'éliminer toute erreur dans sa construction.

En résumé, un beau livre, très agréable à lire et qui apprendra beaucoup à ses lecteurs sur un épisode trop méconnu de l'histoire navale de la France.

**CF (H) Philippe HENRAT**  
Membre du Comité de lecture  
Membre de l'Académie de Marine

**PRIX  
« MARINE & OCEANS » 2015**

« BEAU LIVRE »



**Jean-Pierre BERTHET et Didier COLUS**  
*Le fabuleux destin des canons de l'Hermione*  
Le Croît Vif,  
La route des tonneaux et des canons,  
Saintes, 2015

A son arrivée à Yorktown, les canons de l'*Hermione*, identiques en apparence à ceux qui équipaient son illustre ancienne, ont craché flammes et fumées et fait tout le bruit souhaitable. Comme leurs prédécesseurs du modèle de 1766, ces répliques ont été fondues en Charente, à une demie lieue de Ruelle, où se trouvait, sous l'ancien régime, la plus belle et la plus grande forge du royaume. Cet ouvrage raconte l'histoire de ces canons, anciens et nouveaux.

Il nous entraîne d'abord dans un voyage à travers les réalités techniques et économiques du XVIII<sup>e</sup> siècle. Pourquoi cette implantation dans le bassin de la Charente ? Quels processus permettaient la transformation du minerai de fer local en bouches à feu ? Quels problèmes ont dû surmonter les maîtres du feu de la forge, hommes courageux et tenaces ? Comment s'est passé le transport de ces tubes, par terre et par eau, jusqu'à l'arsenal de Rochefort ?

A travers toutes ces étapes revivent Choiseul, Montalembert, l'ingénieur Maritz le maître de forges Louis Baynaud et Maître Martineau, gabarier de Saint Siméon, avec bien d'autres acteurs de haute race ou d'humble condition qui participent à cette vaste entreprise dans un monde en pleine mutation.

La deuxième partie de l'ouvrage nous fait partager la longue vie de batailles de ces canons de 12, de type Maritz 1766, sur presque toutes les mers de l'Ancien et du Nouveau Monde. A travers leur odyssée – ils équipent d'abord l'*Engageante*, avant d'être transférés sur l'*Hermione* –, revivent les actions contre les Barbaresques en Méditerranée, la glorieuse campagne américaine et celles du Bailli de Suffren, là-bas, vers les comptoirs des Indes.

La Fayette, La Touche-Tréville et le chevalier du Pérou partageront leur destin, jusqu'à Boston et Cap Breton, aux Mascareignes et à Pondichéry.

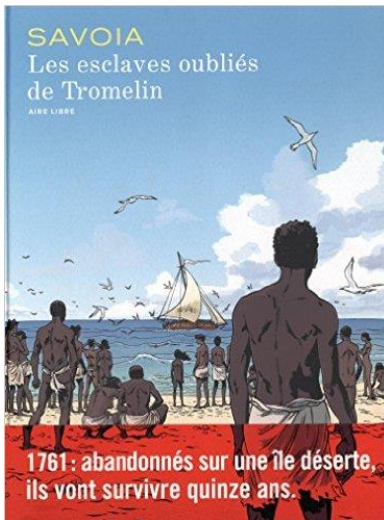
Une existence bien remplie, en somme.

Ecrit par des passionnés, doués d'un bon style et d'un sens de l'humour qui transparait parfois, c'est aussi un livre admirablement réalisé : format agréable, mise en page soignée et illustrations anciennes et récentes puisées aux meilleures sources. Il y a trop de bonnes raisons de le lire, n'hésitez pas !

**CF (H) Jean-Paul BILLOT**  
Membre du Comité de lecture

**PRIX  
« MARINE & OCEANS » 2015**

« BANDE DESSINEE »



**Sylvain SAVOIA**  
*Les Esclaves oubliés de Tromelin*  
Dupuis, Collection Aire libre, 2015

Le 31 juillet 1761, l'*Utile*, bâtiment de la Compagnie française des Indes orientales transportant une cargaison d'esclaves malgaches, s'échoue sur l'île de Sable, en plein océan Indien. L'équipage reprend la mer sur une embarcation de fortune, abandonnant quatre-vingts noirs sur cet îlot d'un km<sup>2</sup> avec trois mois de vivres et la promesse de revenir les chercher. Elle ne sera pas tenue. Ce n'est que quinze ans plus tard, en novembre 1776, que l'enseigne de vaisseau de Tromelin, commandant la corvette *La Dauphine*, sauvera les huit survivants, sept femmes et un bébé de huit mois. Tromelin légua son nom à cette langue de sable et ce fait divers alimentera en France la cause abolitionniste menée par Condorcet.

Quatre missions scientifiques furent menées à partir de 2006 par Max Guérout, ancien officier de Marine et créateur du Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN), pour retrouver les traces du séjour des naufragés. L'auteur, Sylvain Savoia, a participé à la campagne de 2008, et réalisé un voyage à Madagascar en 2010.

Il en a tiré cette oeuvre hybride, à la fois bande dessinée et Journal de bord. Deux univers se côtoient en effet de manière alternée, dont les styles graphiques se révèlent très différents.

La bande dessinée, très soignée, raconte les quinze années d'exil forcé passées sur cet atoll des îles Eparses. Elle le fait avec le parti pris d'être à la hauteur de ces hommes et de ces femmes abandonnés à leur sort, confrontés aux nécessités de la survie élémentaire, au manque d'eau douce et aux tempêtes tropicales, oscillant entre espérance, folie et angoisse. C'est l'événement dans sa durée et c'est le groupe dans son ensemble que l'on découvre à travers le regard de Tsimiavo, jeune esclave qui sera l'une des survivantes de cette tragédie.

Le carnet de voyage, plus libre, n'est pas sans rappeler les derniers ouvrages d'Emmanuel Lepage. Il retrace, à la manière d'un reportage, la participation de l'auteur à l'expédition scientifique. S'il donne à voir les travaux de recherche des archéologues, il montre aussi en contrepoint les traces qui marquent l'île aujourd'hui. Et au fil des pages, il donne corps au sentiment d'isolement total et au spleen né de l'enfermement dans un espace ouvert à perte de vue dont on fait pourtant le tour d'un unique coup d'œil.

La force de l'ouvrage réside dans un dessin qui séduit par sa finesse d'exécution et le soin apporté aux détails, mais également dans sa sensibilité et dans la capacité à relater avec sobriété la vie parallèle de naufragés, volontaires ou non, à 250 ans de distance. Un intéressant dossier de la main du chef d'expédition vient le compléter.

Entre reconstitution et documentaire, Sylvain Savoia livre un témoignage captivant de deux aventures humaines hors norme. Une réussite à lire sans tarder.

**CC (R) Jean-Pascal DANNAUD**  
*Membre du Comité de lecture*  
*Responsable de la catégorie « BD »*



**ACORAM**

**Association des Officiers de Réserve de la Marine Nationale**

86 rue d'Amsterdam – 75009 Paris