La Revue Maritime et la Bibliothèque nationale de France

Alain Genty

De l'Institut Français de la Mer

Dans le cadre de son programme de numérisation d'ouvrages et de revues, la Bibliothèque nationale de France (BNF) a mis sur la toile un certain nombre de ses ouvrages. Parmi les récents promus, un trésor, qui vaut largement celui de Rackham le Rouge : les numéros de La Revue Maritime publiés entre 1861 et 1907 (il manque quelques années, entre 1888 et 1896).

On peut voir que – dès cette époque - notre revue se distingue par la qualité de ses auteurs et l'intérêt de ses articles. Plans, cartes et dessins sont là pour donner à son contenu les précisions requises. Nombre d'articles ont été couronnés par l'Académie des sciences.

En « feuilletant » ses pages, vous pouvez faire une visite détaillée des arsenaux anglais en 1861, y compris celui de Portsmouth, ce qui vous permet d'apprendre que la brasserie était à l'arrêt « depuis que le rhum est distribué aux marins anglais ».

Vous pouvez voyager à Taïti, à bord de la frégate à voile *Isis* et faire un petit tour en Cochinchine et à l'île Maurice.

Lourdement chargé, et chaudement vêtu, vous allez découvrir le Fouta-Djalon dans l'actuelle Guinée, et s'il vous est arrivé de passer dans un de nos « Foyers du Marin », sachez qu'ils sont une émanation des « Sailor's Homes » britanniques.

Si vous n'êtes pas passionné par l'immigration en Guyane anglaise, allez directement à « l'Extrait de l'exposé de la situation de l'Empire », présenté au Sénat le 27 janvier 1862. Relents de colonialisme ? Ne souriez pas, ne haussez pas les épaules : vous pouvez y lire les efforts déployés par l'administration coloniale pour améliorer la vie des indigènes, pacifier des régions en guerre, assainir leurs lieux de vie, créer des dispensaires, enseigner...

Si la préparation du sucre par le procédé de la double carbonatation vous échappe un peu, vous n'aurez plus d'excuse après avoir lu l'article.

Si notre revue actuelle publie nombre de rapports techniques, c'est déjà le cas à la fin du XIX^e siècle : que de précisions dans cette « Détermination de la méridienne au

moyen de l'heure de la montre » (contrôle de la variation) inclus dans votre périple sur les « Renseignements recueillis à Macassar par le *Duguay-Trouin* ». Vous allez visiter la garnison indigène du fort de Rotterdam : officiers hollandais, soldats indigènes à l'exercice : « les mouvements se font avec beaucoup d'ensemble mais une très sage lenteur » (n'oublions pas qu'il fait chaud et humide)

En 1898, les lecteurs de la revue qui ont suivi avec l'intérêt puissant qu'il méritait les beaux travaux du commandant Baills sur la géométrie des diagrammes, n'ont pas besoin que je signale à leur attention l'admirable loi du module...

Vous saurez tout sur la gymnastique du matelot (recommandée depuis la disparition de la mâture sur la majorité de nos bâtiments). Déjà, on savait que la condition physique était souvent la clé du moral des équipages et pour avoir une *mens sana in corpore sano*, on recommandait...le saut à la corde (il pouvait se faire sans exiger beaucoup de place).

C'est à la fin du XIX^e siècle que l'on préconisait un changement des règles du libre usage du pavillon en temps de guerre ; n'oublions pas qu'à l'époque un bâtiment militaire pouvait ne hisser son pavillon qu'au dernier moment, bénéficiant ainsi d'un effet de surprise sur l'ennemi.

L'Europe n'a rien inventé car - toujours en cette année 1898 - les mailles des filets de pêche devaient avoir des dimensions réglementaires.

Dans « Un historique du service de la mousqueterie de la marine depuis Richelieu jusqu'à nos jours », vous trouverez un utile rappel sur l'origine du premier règlement maritime, connu sous le nom de *Rolle d'Oleron*, édicté par Éléonore (Aliénor) d'Aquitaine, à son retour de Terre Sainte. On attendra décembre 1400 pour la première ordonnance royale française concernant la marine, signée par Charles VI.

En 1904, un article intitulé « La faillite du cuirassé » déclenche une vive polémique. Mais les colonnes de la revue accueillent (déjà) ceux qui naviguent de temps à autre à contre-courant. L'article est brillant ; la réponse (j'ai failli écrire la riposte) ne l'est pas moins.

« Moins d'hommes ! Plus de bateaux ! C'est le problème que chaque ministre se pose à son tour, cherchant à réorganiser les réserves pour avoir : moins de bouches à nourrir, moins de solde à payer, une flotte plus puissante, sans excédent de dépenses. »

Non, ce texte n'est pas de l'actuel ministre des armées, ni du chef d'état major de la Marine. Il a été écrit en 1906 par l'enseigne de vaisseau H. de Vazelhes. Peu après, le mécanicien principal de 2^e classe C. Bizot, est l'auteur d'un papier sur le fonctionnement des brûleurs en Roumanie. Ceci nous prouve que la revue sait ouvrir ses colonnes à des gens talentueux, mais pas nécessairement connus ; de nos jours, les rédacteurs observent toujours la même ligne de conduite.

Le français y est impeccable, l'érudition présente à tous les chapitres.

C'est à la fois un livre d'histoire, un atlas et une encyclopédie. Le site propose une table alphabétique et analytique des matières contenues dans les 40 volumes de *La Revue Maritime et Coloniale* (elle devint simplement « maritime » en 1896) numérisés pour notre plaisir.

Vous pouvez aller directement au site en tapant : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb343749904/date.r=revue+maritime.langFR>