

Périr en mer au XVIII^e siècle

La sous-série 1 P des Archives de la Marine à Brest, réservée au riche fonds des archives malouines de l'Ancien Régime, contient, en particulier, un ensemble d'environ deux mille inventaires après-décès de marins péris en mer entre 1726 et la fin du XVIII^e siècle. Ces inventaires ont fourni l'essentiel de la matière inédite de cet article.

Notre propos n'est cependant pas d'étudier de manière exhaustive l'ensemble de ces documents, mais, plus modestement, d'évoquer, à l'aide de certains d'entre eux et de quelques sources complémentaires qui leur sont contemporaines, quelques aspects de la vie des marins malouins naviguant au long cours avant la Révolution de 1789.

La présentation de ces inventaires est variable quant à son aspect, mais leur contenu est, presque toujours, riche d'enseignements.

On peut y lire, en effet, les nom et prénom du défunt, son origine géographique, le nom du bateau sur lequel il se trouvait embarqué et sa fonction à bord; la date, généralement le lieu et, moins souvent, les circonstances de son décès; ainsi, bien sûr, que l'inventaire de ses effets suivi de la date de leur vente, des noms des acquéreurs et des sommes versées; on y trouve enfin parfois, jointes à l'inventaire proprement dit, quelques pièces diverses, telles que factures ou même, exceptionnellement, lettres.

Le marin est un familier de la mort qu'il côtoie quotidiennement. «Si Dieu n'avait donné cette inclination naturelle à plusieurs pour ce qui concerne les choses de la mer, je ne crois pas que personne osât jamais y monter» déclare le père Fournier en 1643 avant d'énumérer les dangers qui guettent ceux qui s'embarquent (1).

La vie à bord offre, il est vrai, de multiples occasions à l'Ankou de se manifester. On peut, par désir de simplification, les regrouper en deux grands ensembles: les maladies et les accidents.

(1) P. FOURNIER, *Hydrographie*, éd. de 1679, p. 113-116.

Le maintien de la santé des équipages est, en effet, l'un des soucis majeurs du commandement, car, ainsi que l'écrit l'auteur d'un *Traité de Médecine navale* en 1671 : « Les capitaines savent bien que la force ne dépend pas du nombre des vaisseaux ni de celui des canons, mais de la santé des soldats et des matelots » (2). On considère alors comme normal que 20 à 50 % des hommes d'un bâtiment meurent au cours d'un voyage aux Indes. La maladie exerce de terribles ravages parmi les gens de mer et explique l'échec de plusieurs campagnes militaires : en 1690, Tourville doit débarquer un tiers de ses hommes pour cause de maladie ; en 1757, l'escadre de Dubois de la Mothe rentre à Brest avec six mille typhiques à son bord.

La mauvaise alimentation — biscuits et légumes secs souvent avariés, viandes et poissons salés, eau putride —, la propreté plus que douteuse, l'entassement à bord des navires, l'humidité constante, favorisent l'écllosion de nombreuses maladies, naguère étudiées par le médecin général Carré : scorbut, typhus et dysenterie en particulier (3).

Etienne Cleirac note, au milieu du XVIII^e siècle, dans son *Explication des termes de Marine* : « Les maladies estranges et tout à fait extraordinaires qui affligent les personnes sur mer sont de grands dangers desquels ceux qui vont naviguer sont ou doivent estre en soucy » et poursuit son énoncé en décrivant le mal de mer, le « mal de terre ou mal des gencives » que les Allemands nomment, dit-il, « schoerbuth » et dont on reconnaît les personnes atteintes « à l'haleine cadavéreuse et vineuse lesquels d'ordinaire meurent subitement ». La navigation sur les côtes d'Afrique provoque quant à elle, toujours d'après Cleirac, l'apparition de « bubes et pustules » qui « engendrent certains vers qui maltraitent et font grand déplaisir » (4).

Le père Fournier consacre, lui aussi, plusieurs chapitres de son *Hydrographie* au « scorbut et autres maladies de la zone torride que doit connaître tout chirurgien qui monte sur mer », au mal de mer et au « mal de Guinée » contre lequel il met en garde les marins qui, ayant laissé « leur âme en terre » en s'embarquant, « s'abandonnent parfois à toutes sortes d'impudicitez » ! (5).

(2) Cité par M. M. ACERRA, *Le scorbut : la peste du marin*, dans *l'Histoire*, n° 36 (juillet-août 1981), p. 74.

(3) A. CARRÉ, *Essai de synthèse des maladies des gens de mer au XVIII^e siècle et leur évolution au début du XIX^e siècle*, dans *Comptes rendus du 91^e Congrès national de Sociétés Savantes*. Rennes, 1966. Section des Sciences, t. I, p. 11-29.

(4) E. CLÉIRAC, *Explication des termes de marine...* 2^e éd., Bordeaux, 1660, p. 24.

(5) P. FOURNIER, *op. cit.*, p. 116.

Les préambules des inventaires après-décès des marins de la région de Saint-Malo témoignent des ravages exercés par la maladie : Le 16 novembre 1749, l'*Espérance* quitte Saint-Malo à destination de la Guinée avec à son bord quarante hommes; dix-sept seulement reviendront vingt-et-un mois plus tard; les inventaires indiquent la cause du décès de vingt-et-un des vingt-trois disparus, dont dix-neuf pour cause de maladie : « fièvre », « fièvre et diarée », « fièvre avec scorbut », « diarée et scorbut ». En 1770, le *Brocanteur* perd la moitié de ses trente-trois hommes d'équipage dont treize sur une période de trois mois : six ont succombé à une « fièvre maligne », quatre à une « fièvre putride », un à une « fièvre putride et maligne », un au scorbut. En février 1742, le *Saint-Esprit* perd l'un des mousses âgé de quatorze ans « de la maladie appelée fièvre ardante » et, quelques mois plus tard, son capitaine « de la maladie appelée hydropisie scorbutique ». On pourrait, bien sûr, multiplier les exemples.

Les accidents sont souvent l'objet de descriptions plus détaillées, voire — avouons-le — plus pittoresques. Ainsi la noyade au cours d'une tempête, fatale à dix-sept hommes de l'*Astrée* en 1732 et à Jacques Bertin embarqué sur la *Trinité* en 1743 : « Le mardy septième may mille sept cent quarante trois, sur les dix heure du soir, le navire estant sous sest basse voile, grand vent, la mer trez malle, tribord au vent, le nommé Jacque Bertin, de Saint-Servant, saleur et charpentier, ayant monté sur le gayard d'avant a babord pour aindée a parer quesque manœuvre a un autre, le navire estant venus a tanquée, le dit Bertin est tombée à la mer et en tombant a atrapée la beaulinne de missainne, laquelle s'étant trouvé en bande l'a conduit devant le navire, la mer estant trez malle avec un grand tanguage. L'offissier ayant entendu dire « un homme a la mer » a fait sonnest la cloche, mestre la barre desoust et fait carguier la missainne pour luy donner secour (mais) il a quité prinse et a disparrust aprez plusieurs tanguage. Nous avons cherchiez autour du navire et reviré de bord pour voir sy nous n'en aurions point quesque connaissance, ce qui nous a esté inutile ».

Jean Renet, du *Fortuné*, eut, lui aussi, le 29 avril 1741, « le malheur de tomber à la mer »; de même, mais de manière plus étonnante, le capitaine de la *Notre-Dame-du-Rozaire*, le vendredi 13 du mois de juillet 1731, ainsi qu'il apparaît à la lecture de la déclaration des officiers dudit navire : « Le sieur Julien Pilier, capitaine, arrivant de terre à bord est tombé à la mer entre la chaloupe et le navire et s'est malheureusement noyé ayant coulé sur le champ, sans pouvoir luy donner aucun secours, quelque recherche qu'on ait pu faire avec les deux chaloupes. Dieu luy fasse miséricorde. Ainsy soit-il ».

Ce n'est, par contre, pas à la mer, mais sur le pont que tomba « de dessus la grande vergue » le matelot Guillaume Macé de l'*Union* en 1770. Jean Touchefeu, matelot sur la *Marguerite*, avait, semble-t-il, un

nom prédestiné: il se donna involontairement la mort «par accident, c'étant donné un coup de fusil luy mesme par mégarde». Peu d'exemples de décès au combat sur des navires marchands: on peut cependant citer le cas de Pierre Diel qui fut tué par l'explosion d'un canon lors d'une action menée contre une corvette anglaise au large de l'île de Batz en 1780.

Enfin, les escales elles-mêmes n'étaient pas toujours dénuées de risques ainsi que le démontre la fin tragique du jeune Mathurin Guillot:

«Nous, soussignez capitaine, officiers et matelots du navire le *Dauphin* de Saint-Malo, certifications à qui il appartiendra que le vingt et trois du mois d'aoust mil sept cent septante, sur les six heure du matin, le nommé Mathurin Guillot de Saint Briak, agé de onze à douze ans, enfant trouvé à bord dudit navire, était le long du rivage de la mer lorsquë, tout à coup, à notre vu, a la distance d'une portée de fusil a balle ou plus, trois sauvages ont sortis du bois pour poursuivre ledit enfant qui par crainte d'eux s'échapoit dans l'eau; lesdits sauvages lui décochant plusieurs flèches ont tombé sur lui et luy ont coupé la tête. Au premier crys de cet enfant nous avons tirrez un coup de fusil et couru armé a son secours...»

Là encore, il serait aisé de multiplier les exemples.

C'est la mer qui accueille le corps du marin décédé entre deux escales.

Fesches qui accompagne Bougainville autour du monde note dans son *Journal* à la date du 10 septembre 1768 après le décès du tailleur Launay: «A midy on l'a enterré, c'est à dire jetté à l'eau en suivant les cérémonies ordinaires des marins» (6). Le père Fournier décrit la manière dont on doit se comporter envers les morts:

«Quelqu'un mourrant de sa belle mort, son matelot ou le chirurgien en donneront advis au capitaine... puis l'ayant lavé et ensevely le plus chrestienement que faire se pourra, soit dans un linceul, soit dans sa couverture ou mante ou dans une natte le portera en haut sur le tillac avec la croix portée par un garçon et le flambeau par un autre, où, en la présence de tous ceux de l'équipage, l'aumosnier fera réciter dévotement les prières et office des morts; lesquelles finies, après luy avoir jetté de l'eau béniste, on attache au pieds du deffunct une grosse pierre ou bien un boulet de canon ou quoy que ce soit de pesant pour le faire couler à fond, puis on le jette ainsi aval le vent avec un tison de feu de mesme costé, et amont vers le vent; au lieu de cloche, on tire par

(6) E. TAILLEMITE, *Bougainville et ses compagnons autour du monde*. Paris, 1977, t. II, p. 133.

honneur un coup de canon ou plusieurs selon la qualité du deffunct» (7).

Robert Challe, embarqué comme écrivain à bord de l'*Ecueil* en 1690 relate, pour sa part, les cérémonies qui suivirent le décès de son capitaine: le corps du défunt est aussitôt transporté dans la salle du Conseil pendant que l'écrivain ferme et appose les scellés sur les coffres, l'armoire et les «caves» du mort, ferme la fenêtre et la porte de sa chambre devant laquelle il place un soldat en sentinelle. Six coups de canon sont alors tirés. Deux offices sont ensuite célébrés, l'un avant, l'autre après la mise en bière. Cette dernière — posée sur la dunette, en avant du mât d'artimon — y restera toute la nuit. Le lendemain matin, après un nouvel office, le cercueil est porté tout autour du pont puis reposé sur la dunette afin que chacun puisse l'asperger d'eau bénite. Une grande messe des morts est alors à nouveau célébrée avant que l'aumônier ne prononce l'oraison funèbre du défunt et que ne soit chanté le *De Profundis*. Une nouvelle fois le cercueil est porté autour du pont puis posé sur une planche placée à tribord. Trois décharges de mousquet et onze coups de canon précèdent enfin l'immersion (8).

Le défunt a trouvé sa dernière demeure. Il convient alors d'établir sans délai l'inventaire des effets laissés à bord ainsi que le prescrit l'Ordonnance de 1681: «Incontinent après le décès de ceux qui mourront sur mer, l'écrivain fera l'inventaire des effets par eux délaissés dans le vaisseau, en présence des parens s'il y en a, sinon de deux témoins qui signeront et à la diligence du maître». Valin précise dans son *Commentaire* que sur les navires marchands où il n'y a pas d'écrivain ce rôle revient au capitaine et insiste sur la nécessaire précocité de cet acte afin d'éviter le détournement des biens du défunt (9). Challe témoigne de son côté que «ces sortes d'actes ne se font pas à la mer avec toutes les formalités que la chicane a introduite sur terre», mais, ajoute-t-il, «le droit d'autrui y est conservé» (10).

Une fois encore il convient de se reporter au texte des inventaires. La nuit qui suit le décès de leur capitaine les officiers de la *Notre-Dame-du-Rozaire* déclarent: «la nuit venant nous nous sommes retirés à bord et avons descendus de compagnie dans la chambre du déffunt pour

(7) P. FOURNIER, *loc. cit.*

(8) CALLE, *Journal d'un voyage fait aux Indes Orientales* (1690-1691), éd. 1979, p. 173-178.

(9) Ordonnance de la Marine de 1681, livre III, titre XI, «Des testaments et de la succession de ceux qui meurent en mer».

(10) CHALLE, *op. cit.*, p. 180.

procéder aussitôt à l'inventaire de ce qui lui appartient». Précocité donc, mais aussi publicité et précision ainsi qu'en témoigne le prologue de l'inventaire après-décès de Louis Hardy : « Nous capitaine et officiers du navire la *Notre-Dame-du-Rozaire*... certifions que ce dit jour, après avoir fait jeter le corps du deffunt Louis Hardy, natif de Cancale qui décéda le jour d'hier viron sur les neuf heures du soir, avons, en présence de tout notre équipage, fait faire l'ouverture de son coffre pour faire le répertoire de tout ce qui luy pouvoit appartenir et avons, en outre, fait ramasser tout ce qu'il pouvoit avoir de harde avec toute l'exactitude possible pour les faire renfermer dans son dit coffre ».

Les effets du défunt demeurent à la charge du capitaine qui peut soit en assurer la conservation en l'état, soit les vendre ; possibilité dont les maîtres des navires semblent avoir fréquemment usé au XVIII^e siècle ainsi qu'en rendent compte les inventaires en notre possession.

La vente est alors publique et faite aux enchères : elle a lieu « sur le gaillard de derrière » sur le *Dauphin* en 1728, « au pied du grand mât » sur le *Sauveur* en 1763, « après cloche sonnée et en présence de tout l'équipage au plus donnant et dernier enchérisseur suivant la coutume ordinaire », sur le *Saint-Esprit* en 1742.

Le déroulement des opérations — liste des effets, des acquéreurs et des sommes payées — est consigné par l'écrivain que cette tâche supplémentaire ne réjouit, semble-t-il, guère. Challe note, en effet, à la date du 11 mai 1691 cette réflexion non dénuée d'humour noir : « Il nous est mort ce matin un matelot. Toutes ces morts me déplaisent terriblement parce que cela affaiblit notre équipage et me donne de la peine fort infructueusement parce qu'il faut faire l'inventaire et la vente de ce qu'ils laissent et porter chaque article au compte particulier de chaque adjudicataire... Il est vrai que ces inventaires ne sont pas longs parce qu'un matelot est toujours assez bien garni au retour d'un voyage de long cours lorsqu'il a deux chemises l'une sur son corps et l'autre aux haubans ou à la traîne. Enfin ce n'est que de la peine pour moi, mais il faut remplir ses devoirs ». Aussi notre écrivain écrit-il, non sans satisfaction, quinze jours plus tard : « Il est mort cette nuit deux matelots... Ceux-ci ne coûteront point d'écriture : on a tout jeté » (11).

Avant d'évoquer le contenu de ces inventaires, mentionnons brièvement le sort des effets qu'ils décrivent ou du produit de leur vente.

Alors que l'ordonnance de 1681 prescrivait au capitaine de les remettre à son retour « entre les mains des héritiers, légataires ou autres à qui il appartiendra », l'édit de juillet 1720 puis le règlement du 23 août

(11) *Ibid.*, p. 503.

1739 lui enjoignirent de les déposer au greffe de l'Amirauté puis entre les mains du trésorier des Invalides. Il appartenait alors aux héritiers de réclamer leur héritage avant un délai fixé, soit un puis deux ans. A défaut de réclamation les deux tiers reviendraient aux Invalides de la Marine, le troisième à l'Amiral.

Il ne peut, bien sûr, être question dans le cadre de cet article d'analyser, de manière ne serait-ce que sommaire, chacun des quelque deux mille inventaires conservés et dont la rédaction s'étend, nous l'avons dit, sur les trois derniers quarts du XVIII^e siècle.

Force est donc de recourir à quelques exemples qui, par leur variété, suffiront, je pense, à montrer le grand intérêt de ces documents et l'apport que pourrait fournir à la connaissance de l'un des aspects de la vie des marins d'Ancien Régime leur étude tout à la fois exhaustive et comparative.

Toute la hiérarchie navigante y est, en effet, représentée, du mousse au capitaine en incluant les officiers et l'équipage : matelots et novices mais aussi maîtres des différents arts — chirurgien, charpentiers, calfat, voilier, canonnier, pilote, tonnelier, cuisinier, maître d'hôtel, etc. — et même, parfois, les passagers officiellement ou clandestinement embarqués. La possibilité de regrouper ces documents en « séries » réalisées sur un même navire, au cours d'une même campagne, offre un intérêt supplémentaire qui s'ajoute à leur intérêt intrinsèque : d'utiles et évocatrices comparaisons peuvent alors être tentées, en particulier lorsque sont indiqués les prix de cession des effets du défunt à ses compagnons.

En voici quelques exemples :

Neuf ventes ont lieu sur la *Comtesse de Pontchartrain* entre le mois de juillet 1728 et le mois d'avril 1729 : les « hardes » de sept matelots rapportent de 21 à 64 livres, celles du maître-tonnelier 76 livres, celles du maître-calfat 284 livres. Les « hardes et autres effets » de dix matelots du *Condé* sont vendues entre 46 et 288 livres en 1748. La même année douze ventes ont lieu sur le *Grand Superbe* : elles rapportent de 3 à 260 livres. Des sommes légèrement inférieures sont recueillies sur l'*Espérance* en 1750 : la vente des effets du 1^{er} canonnier s'élève à 121 livres ; les 20 autres sommes lui sont inférieures et il est même noté à propos d'un mousse : « on n'a trouvé que quelque mauvaise hardes toutes pourris que l'on a esté contrain de jeter à la mer ». De telles notations se retrouvent d'ailleurs assez fréquemment.

Les ventes pratiquées sur le *Pérou* en 1787 fournissent un échantillon encore plus complet : trente cinq inventaires suivis de la vente de leur contenu fournissent les sommes suivantes : 1^{er} lieutenant : 899 livres ; second-premier lieutenant : 1250 livres ; second lieutenant : 178 livres ; second chirurgien : 377 livres ; cuisinier : 299 livres ; armurier : 251 livres ; maître d'hôtel : 704 livres ; deux pilotins : 517 et 117 livres ; calfat : 140 livres ; 1^{er} tonnelier : 117 livres ; jardinier : 65 livres ; boulanger : 30 livres ; forgeron : 5 livres ; domestique du capitaine : 163 livres ; 17 matelots de zéro à 246 livres dont onze en dessous de 100 livres ; 3 novices de zéro à 6 livres.

Le contenu de ces inventaires est fort varié ainsi que peuvent le suggérer les quelques exemples précités : rien de comparable entre ce matelot du *Brocanteur* dont on rechercha en vain le moindre effet qu'il aurait pu laisser à bord et le second capitaine du *Condé*, décédé en 1748, dont la vente rapporta 2893 livres.

Si rien ne saurait remplacer la lecture intégrale de ces documents, la présentation d'extraits de quelques-uns d'entre eux donnera cependant un aperçu de leur richesse documentaire, sinon toujours de celle des hommes dont ils énumèrent les biens laissés en ce monde.

A tout seigneur, tout honneur. Voici, par exemple, ce que l'on trouva à bord après le décès de Julien Pilier, capitaine de la *Notre-Dame-du-Rozaire* dont nous avons déjà évoqué la mémoire : espèces et matières d'or et d'argent : 7 monnaies d'or, 6 boutons d'or, 22 piastres, 9 demi-piastres, 11 double-reaux, 46 reaux, 1 « croisade » d'argent, 9 pièces de cinq sous, une montre, une épée, une cuiller, une fourchette, un gobelet, une vieille cuillère et vingt boutons. Hardes : un coffre, un habit, une veste et une culotte de drap gris blanc, un habit et une veste de drap olive, trois vestes et six culottes de Guingamp, deux « polonaises », deux culottes, un blanchet et une redingote d'étoffe, sept chemises de coton et sept chemises de toile, sept cols, quatre serviettes, douze mouchoirs, six bonnets de toile, deux de basin et deux de laine ; une paire de bas de soie, trois paires de bas de laine et quinze paires de bas de fil, une paire de souliers neufs et deux paires de vieux souliers, quatre perruques, deux chapeaux bordés, un ceinturon de bufle, un couteau de poche, une brosse, une longue vue, un fusil, deux matelas, une couverture, un oreiller et deux taies, deux rideaux, et... le portrait du défunt ! Instruments : une carte, une « flèche » garnie, un quartier de réduction, un quartier sphérique, une déclinaison, une demi-aune de buys, une écriture portative, deux compas de cuivre, un canif, un étui.

Moins riches sont, il va de soi, les inventaires des coffres de matelots : chemises, culottes, blanchets, vestes, gilets de coton, bas de laine, souliers, mouchoirs, bonnets s'y retrouvent le plus fréquemment en plus ou moins grande quantité côtoyant parfois une « andouille » de tabac, des ciseaux, un peigne, un couteau, du savon ou du fil à coudre. Ainsi la courte énumération, assez représentative, des biens de Joseph Martin, matelot sur l'*Américain* en 1771 : « quatre mauvaises chemises dont une bleue, un gilet d'étoffe, deux mauvaises culottes, une mauvaise paire de bas de laine, une mauvaise couverture de laine, un hamac de toile, un vieux passeport, le tout dans son coffre, en très mauvais état, cloué avec des cloux, la clef du coffre étant perdue ».

Certains inventaires présentent — tout comme ceux des capitaines — l'intérêt supplémentaire de renfermer des outils et instruments professionnels : ainsi ceux rédigés à la mort des chirurgiens, charpentiers et calfats.

L'inventaire général des remèdes et instruments du coffre du sieur Pierre Gourdel, chirurgien du vaisseau le *Salutaire* en 1742 décrit une quarantaine d'instruments parmi lesquels ceux que requièrent la trépanation ou l'amputation — arbre à trépan, perforatif, rugine, scie, couteau courbe, etc. — et quelque quatre-vingt-dix remèdes aux noms plus ou moins familiers, dont les yeux d'écrevisse et la poudre de vipère. Celui de François Bougourd, de l'*Auguste*, en diffère assez peu sinon par la présence de quelques ouvrages : six volumes de médecine de Jean Alin, un volume d'opération de chirurgie par Garangeau, un volume de la génération des vers et un volume de la chirurgie de l'hôpital.

Le coffre du charpentier Etienne Morvan, décédé sur l'*Union* en 1750 contenait, quant à lui, « un rabot, quatre gouges, six ciseaux à bois, six vrilles, quatre limes, deux arminettes, une tranche, un ciseau à fret, un compas de fer, un vallet, une équerre de bois, une règle d'ébène, un couteau, une lame de scie, un hachot et une rouesne, trois clavest et un becs de corbin, un rouable et un petit rabot rond, deux guillaumes, cinq quarllais, deux quaraist à lignée et deux fers à rabot, un repousd, deux couteaux à habilleur et une hache ».

Ce ne sont là, une fois encore, que quelques exemples, émouvants témoignages de la vie quotidienne des gens de mer d'antan dont on attendit souvent en vain le retour au pays. Quelques lettres écrites à Gilles Pignot par son épouse, restée à Saint-Malo, et retrouvées après le décès du charpentier du *Condé*, évoquent bien la peine de ceux qui,

des siècles durant, interrogèrent l'horizon : « Mon cher mary, l'ennuy ou je suis de ne point resevoir de vos nouvelles m'oblige de vous écrire pour m'informer de l'état de votre santé dont je suis for géné. Je ne sait ce que je doit m'imaginer de votre silence, mais je vous assure que vous me tenés dans une grande inquiétude ne sachant sy c'es par maladie ou par négligence que vous ne m'écrivez point... Certains disent que vous vous en aitez allé et que vous aviez dessein de ne point revenir. Tachés de les faire mentir ».

Gilles Pignot ne revint pas. Il mourut en baie de Callao le 11 avril 1748. Comme tant d'autres, il s'était laissé tenter par la visite de l'Enfer froid.

Philippe HENWOOD
Archiviste Paléographe
Chef du Centre de Documentation
et de Recherche du Service
Historique de la Marine à Brest