

***Les curiosités de Notre Dame d'Échillais*, ouvrage collectif publié par les Amis du Patrimoine Échillaisien, 2015, 116 p.**

Cette belle brochure, éditée au format italien, sur papier glacé et très abondamment illustrée, est le fruit d'un travail de passionnés, *Les Amis du Patrimoine Échillaisien* : elle est entièrement consacrée au fleuron d'Échillais, la magnifique église Notre-Dame. Après un rapide historique, ce sont les innombrables décors extérieurs – et pas seulement ceux de la célèbre façade au Grand Goule – qui sont photographiés un par un (modillons, chapiteaux, etc.), avec quelques textes explicatifs.



Ensuite nous pénétrons à l'intérieur de l'édifice, d'abord la nef et le chœur, puis les chapelles, avec le mobilier remarquable. L'enclos abritant l'ancien cimetière n'est pas oublié. L'ouvrage se termine par l'évocation des grands travaux de restauration exécutés depuis 1683 sur cet étonnant sanctuaire, qui a finalement très bien résisté aux outrages du temps et de l'histoire. Un vrai guide de visite, truffé de photos de grande qualité (architecture, dessins, documents d'archives), souvent en pleine page.

Ph. Duprat

Marc Fardet, *Robert Cavelier de la Salle et La Belle*, Publication du Comité Rochefortais de Documentation Historique de la Marine, 2015, 62 p., 13 €.

La redécouverte et la fouille de l'épave de *La Belle* par John de Bry en 1996-1997 dans la baie de Matagorda (golfe du Mexique) a relancé l'intérêt des voyages de Cavelier de la Salle en Louisiane, en particulier le troisième, au cours duquel l'explorateur a été assassiné en 1687. Après une première publication dans les *Chroniques d'histoire maritime* n° 66 en juin 2009, l'archiviste Marc Fardet a voulu rassembler pour un public plus large l'ensemble de la documentation sur cet épisode particulier de l'histoire maritime franco-américaine : tant les éléments d'une fouille sortant de l'ordinaire (« à sec », grâce à la construction d'un batardeau) que les recherches historiques et documents d'archives retrouvés sur *La Belle*, barque longue construite dans l'arsenal de Rochefort en 1684.

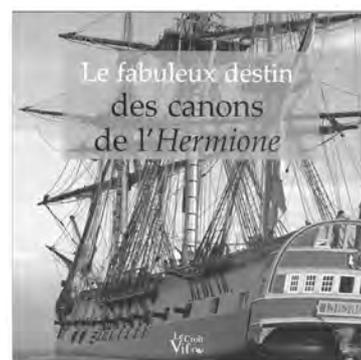


Sans oublier les aspects juridiques liés à la propriété de l'épave, ni même un chapitre consacré aux relations personnelles nouées par l'auteur et sa famille avec les acteurs américains de cette histoire à rebondissements : bref, un petit ouvrage fort plaisant et très abondamment illustré.

Ph. Duprat

Jean-Pierre Berthet et Didier Colus (direction), *Le fabuleux destin des canons de l'Hermione*, Le Croît Vif, Collection Documentaires, 2015, 320 p., 19 €.

Ce beau livre (format carré, papier glacé, illustrations soignées et très nombreuses) procède avant tout d'un travail collectif en relation avec de nombreux organismes territoriaux et associations centrées sur le patrimoine, en particulier la *Route des Tonneaux et des Canons*, et l'*Association Hermione-La Fayette* : il retrace l'histoire des canons de *L'Hermione*, depuis leur fabrication en 1766 jusqu'à l'échouement de la frégate à l'embouchure de la Loire en 1793. Parallèlement est évoquée la fonte des 32 canons destinés à la réplique de *L'Hermione*, réalisée à L'Isle-d'Espagnac, tout près de Ruelle, terroir des canons originaux.



L'angle d'attaque a été celui d'un *récit historique* (parfois quasiment romanesque – et le sujet s'y prête) coupé de nombreux encarts techniques, historiques ou biographiques fort utiles. Le récit s'ancre dans les forges de l'Angoumois-Périgord-Limousin, avec, à l'origine, le lourd échec de Montalembert à Forgeneuve et surtout à Ruelle, puis la reprise en main au nom du roi par l'ingénieur Maritz, qui installe dans la place Louis Baynaud, le futur fondeur des canons de *L'Hermione*.

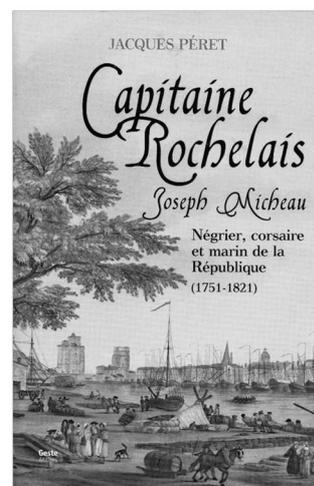
Dès lors le lecteur accompagne au plus près le transport routier des « fûts » jusqu'au port de L'Houmeau à Angoulême, puis sur la Charente en gabarre jusqu'à l'arsenal de Rochefort (où ils subissent « l'épreuve ») avant d'être expédiés par mer à Bordeaux, puis par la Garonne et le « canal royal en Languedoc » jusqu'à Sète et l'acheminement final par flûte à destination de Toulon !

C'est bien une « fabuleuse histoire » qui est ici mise en scène par les auteurs. La deuxième partie de l'ouvrage évoque, parfois avec lyrisme, le service de guerre de ces canons sur *L'Engageante* en Méditerranée, le transfert des canons sur *L'Hermione*, la campagne américaine avec La Fayette, l'expédition des Indes et le piteux naufrage côtier sur le plateau du Four. Clap de fin ? Que nenni : l'archéologue Michel Vasquez retrouve *L'Hermione*, la fouille en 2005... et remonte deux fûts de canons du bateau mythique... Notons une particularité, clin d'œil à nos amis touristes anglo-saxons : chaque chapitre est suivi d'une version résumée en langue anglaise.

Ph. Duprat

Jacques Péret, *Capitaine Rochelais Joseph Micheau, négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)*, Geste éditions, 2015, 329 p., 22 €.

Jacques Péret, professeur émérite d'histoire moderne à l'Université de Poitiers, a décidé de sortir de l'oubli Joseph Micheau. Grâce aux riches archives de l'Amirauté de La Rochelle, déposées aux archives départementales, et à celles des Services Historiques de la Défense de Rochefort et de Vincennes, l'auteur a pu reconstituer la plus grande partie de l'activité maritime du capitaine. Celui-ci n'a pas laissé d'écrits personnels. Toutefois, à partir du dépouillement des registres paroissiaux et des archives notariales, J. Péret a pu situer J. Micheau dans son environnement familial et urbain. Joseph était le septième de onze enfants. Non issu du monde des gens de mer – son grand-père était notaire et son père marchand orfèvre –, Joseph fut attiré, comme ses deux frères, par la carrière maritime. Certes risquée, celle-ci était synonyme d'enrichissement. Joseph y débute à 17 ans, comme pilotin grâce à sa formation à l'École d'Hydrographie.



À l'automne 1770, Joseph trouve un embarquement sur un navire négrier modeste, *L'Angola*. L'armateur et son capitaine ont recruté un équipage de 30 hommes. La cargaison de valeur, embarquée pour servir au troc des esclaves africains, comporte des textiles, des armes et beaucoup d'eau-de-vie. *L'Angola* lève l'ancre en janvier 1771, et au bout d'un voyage, étonnamment long de 7 mois, arrive sur la côte africaine au sud de l'Équateur. Des captifs y sont échangés. Le navire appareille en novembre et arrive à Saint-Domingue le 1^{er} janvier 1772. Au total, 18 des 30 hommes de l'équipage sont morts du scorbut. 317 esclaves sont mis sur le marché et achetés par les planteurs. La cargaison de retour à La Rochelle contient des produits coloniaux : sucre et café. L'équipage est reconstitué par des marins rescapés du naufrage d'un navire négrier rochelais qui a connu une révolte des captifs. *L'Angola* revient sur la côte d'Aunis après une absence de 16 mois. Les épreuves de son premier voyage africain n'ont pas détourné J. Micheau de la traite des Noirs. Et jusqu'en 1793, il participe encore à six expéditions du même type, sauf la dernière qui entre dans l'océan Indien.

Dès 1777, J. Micheau a été reçu à l'examen de capitaine. En 1778 et 1779, il commande le seul navire corsaire armé à La Rochelle pendant la guerre d'Indépendance américaine. Ce qui l'amène à faire un bref séjour dans les prisons anglaises.

En 1793, de nombreux officiers ayant émigré, la marine républicaine est obligée de mobiliser des capitaines du commerce pour les remplacer. J. Micheau passe avec enthousiasme du statut de capitaine marchand à celui de lieutenant de vaisseau puis de capitaine de vaisseau. Par exemple, on découvre J. Micheau commandant, en 1796, sa division, une flottille quadrillant une vaste zone atlantique jusqu'aux Açores. Onze navires marchands ennemis (portugais et anglais) sont pris. J. Micheau est précocement mis à la retraite en 1803.

Un ouvrage passionnant qui permet de se familiariser avec la traite pendant une vingtaine d'années à La Rochelle, second port négrier après Nantes.

J. Nompain