

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir*

Id Bruneau : 979-10-231-1212-2



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Gennes au xviii^e siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix^e et dans la première moitié du xx^e siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la
Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibeaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	7
--------------------------	---

I. DOSSIER

LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial.....	15
--	----

COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la modélisation informatique Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert	25
« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord Olivier Gomez.....	43

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine, 1914-1917 Thomas Vaisset et Jean de Préneuf.....	67
Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime Christian Borde	91
La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ? Emmanuel Boulard	103

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile Christopher Martin.....	119
La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX ^e siècle à la Première Guerre mondiale Michael Epkenhans.....	143

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

II

VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii ^e siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennes et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

III

CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire</i>	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i>	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i>	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i>	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i>	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i>	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII^e siècle</i>	349
Collection Histoire maritime	353

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx^e siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII^e siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII^e siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII^e et XVIII^e siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bosser, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.

I. DOSSIER

**La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

Commémorer et représenter

LA MARINE FRANÇAISE DANS LA GRANDE GUERRE
À L'ÉPREUVE DE LA LITTÉRATURE

Jean-Baptiste Bruneau

*Maître de conférences à l'université de Bretagne-Sud (Lorient),
UMR 625 CERHIO*

Lorsque paraît en 1925 *Combats et batailles sur mer*¹, sous la double signature de Claude Farrère, alors au faite de sa notoriété, et du capitaine de frégate Paul Chack, chef du Service historique de la marine, la critique célèbre cet ouvrage qui permet enfin au public français de prendre conscience de l'action de la Marine dans le premier conflit mondial. En effet, si la « Collection de mémoires, études et documents pour servir à l'histoire de la Guerre mondiale » des éditions Payot réserve une part importante de son catalogue aux opérations navales, son austérité peine à séduire le grand public. Très vite, l'intuition qu'il faut parler de la guerre autrement s'impose. Pour autant, s'agit-il à proprement parler de littérature ? Si Claude Farrère est un romancier, l'attelage qu'il forme avec Paul Chack a été constitué pour relater des épisodes réellement survenus de l'action de la Marine. Même s'ils entendent bien revisiter le genre historique, afin de faire connaître et aimer une armée supposée méconnue, dans une logique ouvertement navaliste, il ne s'agit nullement pour eux de « faire de la littérature » dans le sens très péjoratif que cette expression peut avoir.

La littérature ayant pour objet le conflit sur mer ne saurait être prise ici dans l'acception très large donnée par Jean Vic qui intègre la totalité de la production écrite sur la guerre navale, les ouvrages de fiction, les témoignages, et les essais et articles sur les enseignements tactiques et stratégiques du conflit étant convoqués². Mais l'exemple d'un Paul Chack montre que borner la littérature aux seules œuvres de fiction apparaît largement illusoire : en effet, outre que la définition des contours du genre romanesque relève d'une gageure sans fin, l'inscription de cette littérature maritime dans le contexte historique de la Première Guerre mondiale rend la frontière entre œuvres de fiction, récits

1 Claude Farrère, Paul Chack, *Combats et batailles sur mer*, Paris, Flammarion, 1925.

2 Jean Vic, *La Littérature de guerre. Manuel méthodique et critique des publications de langue française*, Paris, Payot, 1918-1923, 5 vol.

de combattants, témoignages, voire un certain type d'ouvrages historiques, impossible à tracer. Elle l'est d'autant plus que rares sont les auteurs qui assument entièrement le caractère fictionnel d'une partie de leur production. Que ce soit pour des raisons patriotiques ou/et éditoriales, nombreux sont ceux qui se présentent comme des témoins, directs ou par délégation, de l'action de la Marine³.

Malgré les limites d'une telle classification, cette littérature maritime peut toutefois être répartie en deux grands ensembles. À la production de témoignages, largement monopolisée par les officiers de Marine, qui débute rapidement après le déclenchement du conflit⁴ et se développe, non sans connaître des évolutions dans sa forme, tout au long des années d'Entre-deux-guerres, répond celle de fictions, produites par des littérateurs professionnels qui publient leurs œuvres en feuilletons dans la presse⁵; bien que proches, voire issus, du monde maritime, leur expérience de la guerre sur mer est à peu près nulle. Cela les amène à offrir aux lecteurs une vision fantaisiste des enjeux et des formes prises par le conflit. Si cette division permet une ébauche de classification, elle atteint toutefois rapidement ses limites : lorsqu'à partir de la seconde moitié des années 1920 se développe une production qui cherche à s'affranchir des outrances romanesques au profit de récits, de témoignages et de contes historiques plus conformes à la réalité du conflit, elle peine à échapper aux travers des romans maritimes qu'elle dénonce. Parce qu'elle est pensée dans une logique de propagande, elle renâcle à abandonner les très efficaces poncifs des récits d'aventure : héroïsme individuel, sacrifice, bravoure, action d'éclat. Malgré leur répugnance « à faire de la littérature », il n'est pas certain que ces auteurs aient échappé aux travers qu'ils dénoncent et permis l'émergence d'une littérature originale, les quelques très rares textes critiques donnant à lire une autre guerre étant, malgré leur valeur littéraire, littéralement étouffés sous l'autorité de cette production officielle. Car si cette production est confidentielle au regard de celle portant sur la guerre sur

3 L'action des marins sur le front, sans être ignorée, n'est pas traitée ici pour la simple raison qu'elle relève de l'expérience combattante à terre, ce que Jean-Norton Cru avait d'ailleurs relevé en intégrant dans *Témoins* les récits de l'amiral Ronarc'h, de Jean Pinguet, de Claude Prieur et de Luc Platt : voir *Témoins*, Paris, Les Étincelles, 1929. À cette liste, on pourrait d'ailleurs ajouter le carnet de route du lieutenant de vaisseau Marchand, le roman de Claude Farrère tiré de son expérience dans les chars, ainsi qu'une partie de la correspondance du lieutenant de vaisseau Dupouey : Capitaine Nemo, *La Guerre avec le sourire – Carnet de route du L.V. Marchand (30.8.1914-7.3.1915)*, Paris, Challamel, 1920; Claude Farrère, *La Dernière Déesse 1914-1917*, Paris, Flammarion, 1920; Pierre Dupouey, *Lettres du lieutenant de vaisseau Dupouey*, Paris, La Nouvelle Revue française, 1922.

4 Lieutenant X, « Cinq mois de guerre navale », *Revue de Paris*, 15 janvier 1915, p. 370-386.

5 C'est notamment le cas des romans d'Arnould Galopin, *Le Requin d'acier*, publié à partir de septembre 1917 dans *Le Journal*, et de Gaston Leroux, *Le Sous-marin Le Vengeur*, publié le même mois dans *Le Matin*.

le front terrestre, laquelle a été largement étudiée et ses enjeux clairement posés depuis le travail de Jean-Norton Cru⁶, elle ne saurait pour autant être ignorée.

LA GUERRE, PRÉTEXTE À L'AVENTURE

Dès 1917, les écrivains familiers du fait maritime se saisissent des récits publiés dans la presse et des premiers témoignages de la guerre sur mer pour offrir au public des récits patriotiques. Ce sont la plupart du temps des auteurs chevronnés, comme Georges-Gustave Toudouze ou Eugène Le Mouël, même si certains, comme Frédéric Causse, qui connaît son heure de gloire au cours de l'Entre-deux-guerres sous le pseudonyme de Jean d'Agraves⁷, commencent dans ce domaine leur carrière littéraire. Les volumes de la collection « Patrie », publiée par l'éditeur Rouff, dans laquelle s'illustrent Toudouze et Frédéric Causse, qui signe ici « Midship », ou de la collection « France » qui publie *Jean Le Gwenn* d'Eugène Le Mouël, témoignent ainsi de cette veine à visée édifiante. Elle reste toutefois peu abondante au regard de la place prise par les actions d'éclat des forces de l'armée de terre : quinze titres seulement, sur les cent cinquante-quatre que compte la collection « Patrie », sont en effet consacrés à la Marine. Néanmoins, les épisodes les plus célèbres de l'action de la Marine nationale sont traités⁸, et les actions de gloire méconnues des marins, majoritairement issus du monde de la pêche, trouvent toute leur place dans cette production⁹.

Mais cette littérature offre une perception biaisée de la guerre sur mer. Il est vrai que cette dernière contrarie singulièrement les schémas de ces professionnels du roman d'aventure que sont les écrivains maritimes. En effet, l'action routinière de la Marine en temps de guerre – dragage, escorte, patrouille, blocus – laisse finalement peu de place à la confrontation directe avec l'ennemi, laquelle est pourtant bien utile à la naissance comme au dénouement des intrigues.

6 Sur les enjeux et problèmes méthodologiques soulevés par cette littérature de guerre, on renverra à l'ouvrage majeur de Nicolas Beaupré, *Écrire en guerre, écrire la guerre. France-Allemagne 1914-1920*, Paris, CNRS Éditions, 2006, et à son article « De quoi la littérature de guerre est-elle la source ? Témoignages et fictions de la Grande Guerre sous le regard de l'historien », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 112, 2011/4, p. 41-55.

7 Sur Jean d'Agraves, on renverra à l'article de Bernard Le Nail, « Un grand romancier populaire d'origine bretonne, Jean d'Agraves (1892-1951) », *Bulletin et mémoires de la société polymathique du Morbihan*, t. 127, 2001, p. 339-366.

8 On citera, par exemple, de Georges-G. Toudouze, *Combat naval du Jutland*, Paris, F. Rouff, 1917 ; *id.*, *Le Crime du Lusitania*, Paris, F. Rouff, 1918 ; *ibid.*, *L'Embouteillage de Zeebrugge*, Paris, F. Rouff, 1918.

9 Georges-G. Toudouze, *La Chasse au sous-marin*, Paris, F. Rouff, 1917 ; *id.*, *Pierrick le mousse, pêcheur de sous-marins*, Paris, F. Rouff, 1917. Cela s'explique sans doute en partie par l'intérêt de Georges-G. Toudouze pour le monde de la pêche, en familial qu'il en était, étant originaire de la presqu'île de Crozon et du port de Camaret.

De plus, alors que cette littérature populaire a besoin d'individus singuliers à offrir en exemple à la jeunesse, la Marine fait disparaître ses hommes à l'intérieur de ses bâtiments rendant l'exercice d'héroïsation particulièrement délicat. À défaut de trouver comment raconter les gloires de ces communautés embarquées que constituent les équipages, ils se rabattent, paresseusement, vers les très rares actions d'éclat : batailles navales, abordages, raids sous-marins, qui permettent la mise en valeur d'actions individuelles, et ce au détriment de leur importance stratégique et de la place réelle qu'elles occupent dans l'économie des opérations navales.

160

Si ces écrivains populaires ne sont pas toujours sans talent, le statut de leur production reste ambigu. En effet, il ne s'agit ni de récits historiques, la présence de personnages fictifs interdisant une telle classification générique, ni de romans historiques, les personnages inventés étant de purs outils au service de la narration d'événements historiquement datés ou d'opérations réellement survenues au cours de la guerre : bataille du Jutland, embouteillage de Zeebrugge, surveillance du pas de Calais. Si la démarche visant à faire connaître des faits historiques en les parant d'une ambiance romanesque plus efficace que l'aridité de comptes rendus d'opérations est sans ambiguïté, elle rend néanmoins le lecteur incapable de déterminer si ce qu'il lit est le récit d'un événement historique ou la mise en scène d'un *exemplum* rhétorique qui trouve, peut-être, sa source dans des faits réels. Ainsi, l'invention du personnage de Gérard Mayel, reporter du *Grand Journal*, dans le récit de la bataille du Jutland par Georges-G. Toudouze, n'entache pas pour autant de nullité la description de la bataille et ne permet évidemment pas de remettre en cause l'existence de cette dernière¹⁰. En revanche, le torpillage puis le massacre des survivants du paquebot espagnol *Velasquez* par l'*U-241* du commodore von Linterfeld est une pure invention du même Toudouze¹¹. Si la supercherie est aujourd'hui évidente, elle l'est d'autant moins dans l'immédiat après-guerre que c'est le même auteur, dans la même collection, qui signe alternativement des récits historiques romancés et des romans de fiction, sans jamais les distinguer. L'ambiguïté est d'autant plus grande que certains de ces auteurs poursuivent parfois une production historique commencée avant la guerre. C'est notamment le cas de Georges-G. Toudouze, auteur d'ouvrages sur les grandes heures de la Marine de l'Ancien Régime, qui publie, en 1917, *Gloires et drames de la mer*, ouvrage dans lequel il célèbre les épisodes les plus marquants de la guerre sur mer¹². C'est aussi le cas d'Arnould Galopin, auteur à succès du début du siècle qui, après le

10 Georges-G. Toudouze, *Combat naval du Jutland*, op. cit.

11 *Id.*, *Ceux qui traversèrent l'Atlantique*, Paris, F. Rouff, 1919.

12 *Id.*, *Gloires et drames de la mer 1914-1916*, Paris, Librairie Chapelot, 1917.

roman d'aventures *Le Sous-marin le Vengeur*, publié *Les Gars de la flotte*¹³, qui évoque le souvenir des fusiliers-marins, et *Sur le Front de mer*, qui se présente comme « le mémorial de la marine marchande »¹⁴.

Littérature du temps de guerre, tributaire des informations que laisse filtrer la censure, elle véhicule un certain nombre de poncifs qui perdurent, bien après la fin des combats, dans toute une littérature d'aventure. Cette dernière est d'ailleurs initiée très tôt, elle aussi en temps de guerre, avec les deux grands romanciers populaires que sont Gaston Leroux et Arnould Galopin, respectivement pour *Le Requin d'acier*, publié dans *Le Journal* en 1917, et *Le Sous-marin Le Vengeur*, publié dans *Le Matin* la même année, et republié en deux volumes qui forment les *Aventures effroyables de M. Herbert de Renich*¹⁵. Si, dans leurs récits, ces auteurs se saisissent de l'irruption des armes nouvelles, ils se montrent peu sourcilleux quant à la réalité de l'emploi de ces dernières, comme le montrent les développements sur l'arme sous-marine. Un des poncifs les plus invraisemblables consiste à mettre en scène les débarquements des équipages des sous-marins allemands pour des missions à terre ainsi que leur ravitaillement, à partir de dépôts de gasoil ou de matériels, à terre ou en mer. Certes, l'emploi de l'arme est encore mal connu, notamment des civils, les marins eux-mêmes ayant été abusés par ces fausses pistes lancées par les autorités allemandes au point d'envoyer des navires patrouiller à la recherche de ces fameuses caches. En réalité, comme le rappelle Paul Chack, évoquant l'épopée du *Nord-Caper*, si « les dépôts en question n'existent pas [...] personne ne s'en doute. Pendant trois années encore, des nuées de petits bateaux fouilleront des centaines de calanques, bouleverseront des milliers de cargaisons, avec l'espoir de trouver, un beau jour, au fond de quelque cale, les fameux bidons... »¹⁶.

Cette méconnaissance de l'emploi des sous-marins s'explique donc, en 1917, par le manque d'informations de ces écrivains. Héritiers de la littérature maritime d'avant 1914 qui, de Jules Verne au capitaine Danrit¹⁷, ne connaît en fait d'emploi d'arme sous-marine que ce qu'elle peut imaginer, ces romanciers populaires inscrivent leurs histoires dans une trame convenue. Mais, loin de disparaître avec la diffusion des enseignements tirés par les historiens du conflit, ces invraisemblances perdurent tout au long de l'Entre-deux-guerres. Que ce soit chez Jean Toussaint-Samat, qui met en scène de rocambolesques

13 Arnould Galopin, *Les Gars de la flotte*, Paris, Albin Michel, 1918.

14 *Id.*, *Sur le front de mer*, Paris, Albin Michel, 1918.

15 Gaston Leroux, *Aventures effroyables de M. Herbert de Renich*, t. 1, *La Bataille invisible*, t. 2, *Le Capitaine Hyx*, Paris, Pierre Laffite, 1920 (rééd. Paris, Robert Laffont, 1992).

16 Paul Chack, *On se bat sur mer*, Paris, Les Éditions de France, 1926, p. 26.

17 Le capitaine Danrit, pseudonyme du colonel Driant, est notamment l'auteur d'un roman d'anticipation mettant en scène une guerre entre la Grande-Bretagne et la France dont une grande partie se situe sur mer : *La Guerre fatale France-Angleterre*, Paris, Flammarion, 1903.

histoires d'espions allemands utilisant les sous-marins comme bases secrètes en Méditerranée occidentale¹⁸, ou chez G. de Raulin, pseudonyme du commissaire de la marine Gustave Landrieu, qui narre la lutte de deux officiers de marine, allemand et français, le premier commandant de l'*U-35*, le second d'un bateau-piège, pour l'amour de la belle Oliva Sanchez¹⁹, ce sont les mêmes absurdités qui perdurent et témoignent du refus d'adapter les péripéties du roman à la réalité de l'emploi de l'arme sous-marine.

162

Il ne saurait s'agir ici d'ignorance, les deux auteurs étant des familiers du monde maritime et des affaires navales, mais d'un choix délibéré. Celui-ci s'explique d'abord par une certaine forme de paresse : l'apparition de l'arme sous-marine, avec les potentialités qu'on lui suppose, offre un éventail de situations romanesques auxquelles il est d'autant plus difficile de renoncer que la guerre d'escadre apparaît condamnée. En effet, si la littérature maritime, héritière des récits de la course et de la piraterie, magnifiés par Louis Garneray, peine à trouver dans l'action de la Marine pendant la Grande Guerre de quoi nourrir des péripéties romanesques, elle trouve dans l'arme sous-marine des ressorts dramatiques capables de revivifier le genre. Le sous-marin ne doit en effet pas seulement sa popularité littéraire à sa nouveauté mais aussi à son emploi qui, au prix de quelques arrangements avec la réalité, autorise une individualisation du combat, indispensable à cette littérature d'aventure. La guerre sous-marine, parce qu'elle fait renaître une guerre totale au commerce, permet donc l'émergence d'un sous-genre de la littérature maritime, le roman de sous-marin, qui réactualise les romans de la piraterie et de la course du XIX^e siècle. Ainsi, les îles de la Méditerranée, notamment les Baléares, se transforment en modernes îles de la Tortue, repaires de toute une faune d'aventuriers et d'espions. Les débarquements de marins allemands représentent quant à eux autant de souvenirs des descentes sur les littoraux lors des guerres de l'époque moderne. Enfin, la violence des abordages comme la cruauté de ces nouveaux pirates autorisent tous les emprunts aux descriptions des combats d'antan ; et dans l'enthousiasme de l'après-guerre pour les réalisations à venir de l'arme, l'espoir de la voir utilisée pour relever les épaves coulées par les *U-Boote* ouvre des perspectives de nouvelles chasses au trésor²⁰.

Cette réactualisation par la modernité technique d'un thème classique n'est pas sans conséquence, la principale étant de donner une image erronée de la réalité du conflit et de l'expérience des combattants, souvent largement ignorés, au profit de quelques personnages emblématiques dont le commandant de

18 Jean Toussaint-Samat, *La Douce-Vierge-de-la-Merci*, Paris, Jean Toussaint-Samat et Éditions Baudinière, 1934 ; *id.*, *Déserteurs et sous-marins*, Paris, Jean Toussaint-Samat et Éditions Baudinière, 1934 ; *id.*, *Trinidad, simple barque*, Paris, Éditions Baudinière, 1935.

19 G. de Raulin, *Le Secret de l'U-35*, Paris, Baudinière, 1935.

20 Georges-G. Toudouze, *Les Sous-marins fantômes*, Paris, Librairie Hachette, 1927.

sous-marin est une figure exemplaire. La spécificité maritime, ce qui est assez banal dans la littérature du même nom, apparaît dès lors bien factice, la mer étant une toile de fond destinée à créer une ambiance exotique sans qu'aucune des contraintes techniques liées au milieu ou aux bâtiments n'apparaisse. En définitive, malgré la notable et inclassable folie burlesque de Pierre Mac Orlan²¹, la guerre sur mer n'a pas suscité une littérature bien originale : si le fond reste celui de la littérature militaire et patriotique, la forme reste embarrassée par les vieilles recettes des romans d'aventure. En revanche, cette production populaire pèse un poids considérable sur le dispositif de représentation de la guerre sur mer, installé par les officiers de marine.

ÉCRIRE POUR CÉLÉBRER ET POUR JUSTIFIER

Dès le début des années 1920, parallèlement à cette production romanesque, se développe une littérature de justification de l'action de la Marine. Celle-ci apparaît d'autant plus nécessaire que, si les témoignages des combattants du front terrestre sont nombreux et permettent d'apprécier l'ampleur du sacrifice, ceux qui illustrent l'action de la Marine sont, en comparaison, dérisoires. En effet, on ne dénombre qu'une quarantaine de témoignages seulement, dont une dizaine de la taille d'un article de revue. Outre leur nombre restreint, ces textes ne livrent que de bien maigres informations sur l'expérience combattante à la mer. Parce qu'ils émanent presque exclusivement d'officiers²², ils relèvent le plus souvent du compte rendu d'opérations ; s'ils permettent d'appréhender la réalité de la mise en place de tel ou tel dispositif naval²³, leur forme stéréotypée, où la célébration de la bonne tenue des équipages le dispute à celle de leur confiance dans leurs chefs, échoue à rendre compte de la réalité du service à

21 Pierre Mac Orlan, *U-713 ou les gentilshommes d'infortune*, Paris, Sociétés littéraires de France, 1917.

22 On notera néanmoins la correspondance du quartier-maître électricien Pierre Bouchendhomme, disparu en mer en février 1918, publiée dans la *Revue France* à l'automne de 1918. Mais, outre l'aspect parcellaire de cette correspondance, l'insertion de commentaires par les rédacteurs de la revue, destinés à présenter un récit chronologique cohérent de la vie du jeune marin, donne à cette correspondance une visée qui semble essentiellement illustrative de « l'ardent patriotisme » et des « vertus charmantes » de l'auteur et de son milieu : « Lettres d'un marin. Pierre Bouchendhomme (1892-1918) », *Revue France*, n° 11, 25 octobre 1918, p. 661-677 ; n° 12, 10 novembre 1918, p. 748-758 ; n° 13, 25 novembre 1918, p. 816-827.

23 C'est notamment le cas des souvenirs du commandant Marcel Rondeleux qui, bien que précieux pour connaître le rôle des patrouilleurs sur le front atlantique, peinent à s'élever au-dessus du rapport de fin de commandement : *Sur les routes du large (Journal d'un transport de guerre 1914-1916)*, Paris, Les Éditions de France, 1936 ; *id.*, *L'Apogée de la guerre sous-marine. Journal d'un commandant d'escadrille de patrouille 1917-1918*, Paris, Les Éditions de France, 1937.

la mer²⁴. Encore s'agit-il ici des témoignages les plus originaux, la guerre sur mer apparaissant bien souvent au travers des seuls épisodes paroxystiques que sont les torpillages²⁵, les naufrages²⁶, ou l'opération des Dardanelles²⁷. Certains ne s'embarrassent d'ailleurs même pas de la guerre, tel le commissaire Dufour de la Thuillerie qui, dans ses souvenirs, réussit la prouesse de passer sous silence « tout le côté militaire des opérations maritimes en Orient durant la Grande Guerre » en expliquant qu'il appartient « à plus qualifié de le traiter »²⁸.

Seuls quelques rares témoignages d'observateurs extérieurs au monde maritime, fruits d'un embarquement ponctuel, permettent de saisir une autre réalité, notamment celle des marins du commerce et de la pêche²⁹. Mais, dans leur désir de faire connaître et de rendre hommage à cette action qui serait restée ignorée – perception d'ailleurs en grande partie erronée, les romans patriotiques donnant toute leur place à ces marins –, leurs récits restent aussi convenus que ceux des officiers, malgré des artifices narratifs visant à atteindre l'efficacité du reportage. En vain, comme le montre la prose d'Edmond Tranin qui, alors qu'il prétend restituer les confidences d'un capitaine de navire de commerce, témoin direct des événements, par le biais de la transcription de leur dialogue, ne peut s'empêcher de l'authentifier en écrivant que « les récits des faits de guerre sont tirés de documents officiels ou de rapports de mer »³⁰. L'aveu n'est pas seulement la trace d'une ingénuité particulière de l'auteur, il révèle l'ambiguïté d'une entreprise qui cherche à présenter des témoignages moins stéréotypés que ceux des officiers de marine sans pour autant renoncer à leur fonction justificative, ce qui oblige à attester de leur véracité.

24 C'est notamment le cas de l'amiral Dumesnil dans ses *Souvenirs de guerre d'un vieux croiseur (1914-1915)*, Paris, Plon, 1922.

25 Commandant Morache, « La dernière campagne du *Gaulois*. Journal du Commandant. I. 1915 », *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} janvier 1925, p. 115-146 ; *id.*, « Le torpillage du *Gaulois*. Journal du Commandant. II. 1916 », *Revue des Deux Mondes*, 15 janvier 1925, p. 422-453. Un officier de marine (*sic*), « La fin du *Léon Gambetta* », *La Nouvelle Revue*, 15 juin 1915, p. 277-286.

26 « Impressions de guerre. Le torpillage de *l'Arabic* », *Études*, 5-20 novembre 1915, p. 245-251.

27 « L'attaque des Dardanelles. Extraits du journal de bord d'un officier du *Latouche-Tréville* (25 avril-16 mai) », *Études*, 20 septembre 1915, p. 527-542 ; « Aux Dardanelles (février-mars 1915). L'attaque des détroits I. Récit d'un témoin », *La Revue de Paris*, 15 octobre 1915, p. 736-764 ; « Aux Dardanelles (février-mars 1915). L'attaque des détroits II. Récit d'un témoin », *La Revue de Paris*, 1^{er} novembre 1915, p. 135-159.

28 René Dufour de la Thuillerie, *De Salonique à Constantinople. Souvenirs de la Division navale d'Orient (1916-1919)*, Paris, J. de Gigord, 1921. Avant-propos.

29 André Tudesq, *Les Compagnons de l'aventure (notes d'un correspondant de guerre ayant suivi notre corps expéditionnaire aux Dardanelles et à Salonique)*, Paris, Attinger Frères, 1916 ; Marcel Nadaud, *Les Patrouilleurs de la mer. Souvenirs de guerre sous-marine*, Paris, Albin Michel, 1918 ; Edmond Tranin, *Les Rouliers de la mer 1914-1918*, Paris, Payot, 1928.

30 *Ibid.*, p. 68.

S'il y a dans ces témoignages, le souci de réparer une injustice en rappelant le sacrifice mal connu des marins, il y a aussi celui de ne pas faire accroire à l'opinion publique que l'armée de mer aurait été définitivement déclassée par le conflit, enjeu considérable pour la Marine au lendemain de la Première Guerre mondiale. Dans la perspective d'une reconstruction fragilisée par les restrictions budgétaires, entretenir l'électeur dans le souvenir de la veille débilite des escadres de cuirassés aux portes de l'Adriatique, dans l'attente d'une hypothétique sortie de la flotte autrichienne, apparaît singulièrement malvenu, tout comme peut sembler quelque peu contre-productive la célébration des seuls faits d'armes des pêcheurs et autres marins du commerce, malgré les pieuses déclarations quant à l'unité du monde maritime. Certes, les traditionnels historiques et récits historiques, qui forment le fond de la « Collection de mémoires, études et documents pour servir à l'histoire de la Guerre mondiale », permettent d'apprécier à leur juste valeur l'action de l'armée de mer, mais ils ne sauraient à eux seuls emporter l'adhésion des lecteurs français, réputés peu ouverts aux choses de la mer. Et lorsque le tout jeune Service historique de la Marine se voit confier la mission de rédiger « les récits, monographies, exposés, études, critiques et synthèses, dont l'ensemble constituera l'histoire maritime de la France et des nations étrangères³¹ », ses officiers comprennent très vite qu'ils ne doivent pas se limiter à cette prestigieuse collection, dont une partie des titres se nourrit de leurs travaux ; ils sont d'autant plus enclins à cette prise de conscience qu'ils bénéficient d'une grande latitude quant à la forme à employer pour illustrer cette histoire³².

Deux d'entre eux s'illustrent ainsi, sur des registres différents, dans cette mission d'information et de propagande : à la littérature des fastes de la Marine et de l'héroïsme individuel, célébrée par Paul Chack³³, répond celle de l'obscur grandeur et de l'humble service, portée par Louis Guichard³⁴. Mais il s'agit bien des deux faces d'une même médaille, l'avant aux couleurs de l'enthousiasme

31 *Journal officiel de la République française*, 23 juillet 1919.

32 Sur la production historique du SHM et les passerelles éditoriales existantes avec les éditions Payot, on renverra à l'article de Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des Armées*, n° 259, 2009, p. 27-43.

33 Sur Paul Chack, nous nous permettons de renvoyer à notre article « *J'ai servi dans le Grand Corps*. Paul Chack ou l'Histoire au risque de la littérature », actes du colloque *Écritures des officiers de marine*, tenu à la Faculté Victor Segalen à Brest les 18-20 novembre 2010, Marie-France de Palacio (dir.), à paraître aux éditions Magellan.

34 Après une très brillante guerre, l'enseigne de vaisseau Louis Guichard rejoint le SHM dès 1920 ; il y partage son temps entre la publication de romans maritimes, d'ouvrages historiques et d'articles dans différentes revues (*Le Correspondant*, *Revue hebdomadaire*, *Revue des sciences politiques*). S'il occupe au cours des années trente les postes d'attaché naval à Lisbonne, puis à La Haye, ses qualités littéraires et historiques (il enseigne à l'École de guerre navale) et ses compétences juridiques (il est docteur en droit de la mer) en font un auxiliaire précieux du ministère de la Marine. Proche de Darlan, il prend la direction de son cabinet civil : Olivier Guichard, *Vingt ans en 40*, Paris, Fayard, 1999, p. 33-35.

et de la célébration, le revers à celles de la mélancolie et de la justification, condition nécessaire à la création d'une conscience navale. Chez le plus célèbre des deux, le commandant Chack, la littérature maritime est ainsi pensée comme une mission qui le conduit à reprendre les thèmes héroïques de la littérature patriotique à travers des épisodes authentifiés par leur adossement au fonds archivistique du service dont il est le chef. Après avoir rédigé une très classique étude sur les opérations menées par les croiseurs allemands au cours des premiers mois de la guerre jusqu'à la défaite des Falklands³⁵, il se lance dans la rédaction de cinq ouvrages publiés entre 1927 et 1932, après *Combats et batailles sur mer*³⁶, rédigé avec l'aide de Claude Farrère, ancien officier de marine dont la notoriété littéraire assure rapidement au volume une diffusion très large. Du succès de ce livre, qui contraste avec la confidentialité de *La Guerre des croiseurs*, Paul Chack tire la conclusion qu'à défaut de pouvoir présenter au public des témoignages au succès comparable à celui d'un Dorgelès ou d'un Barbusse, il convient de persévérer dans cette veine originale. Elle emprunte aux ouvrages historiques la rigueur des faits et aux œuvres romanesques l'efficacité du style.

Si le procédé permet l'invention d'une forme de récit historique singulière, proche du reportage, sa finalité – célébrer la Marine – la conditionne lourdement. Les thèmes privilégiés sont en effet ceux de la littérature héroïque et militaire du XIX^e siècle, revisitée par les écrivains populaires du début du XX^e siècle. Ainsi, les tableaux de naufrage, les récits d'abordage, de sacrifice des marins, notamment des officiers refusant de quitter leur bord, deviennent une série d'exercices de style qui sont autant de preuves de l'héroïsme des combattants. Certains faits sont peut-être partiellement exacts, malgré les limites des rapports de fin de commandement : principales sources d'information des auteurs, ils tendent à gommer les aspérités³⁷. Il n'en reste pas moins que ce récit de la guerre sur mer, qui se veut historique, est tiré sur ses marges vers ses paroxysmes délaissant même certaines actions qui, pour remarquables et délicates à conduire qu'elles aient été, peuvent difficilement faire l'objet d'un récit épique. De manière très révélatrice, un des épisodes les plus célèbres de la guerre sur mer est le récit du *Nord-Caper*, de la « division pirate » qui s'empare « à la manière de Surcouf » d'une goélette turque³⁸, récit glorieux mais stratégiquement et humainement

³⁵ Paul Chack, *La Guerre des croiseurs*, Paris, Challamel, 1922-1923.

³⁶ Claude Farrère, Paul Chack, *Combats et batailles sur mer*, op. cit.

³⁷ Voir Jean-Norton Cru, *Du Témoignage* [1930], Paris, Éditions Allia, 1989, p. 37-40. Cet hommage est une version allégée de *Témoins* paru l'année précédente (cf. n. 3) (n.d.l.r.).

³⁸ Il est en effet immédiatement célébré par le chroniqueur maritime de *L'Illustration*, Raymond Lestonnat, puis par Albert Chatelle et E. Le Bon dans leur ouvrage sur *Boulogne et sa marine* avant que l'enseigne de vaisseau Bernard Frank n'en donne un récit circonstancié dans son carnet, et qu'il soit définitivement célébré par Paul Chack dans son premier ouvrage : voir Raymond Lestonnat, « À l'abordage », *L'Illustration*, 27 novembre 1915 ; Albert Chatelle, E. Le Bon, *Boulogne et sa marine pendant la guerre*, Boulogne, Imprimeries réunies, 1922 ;

dérisoire au regard de la prouesse du transfert de l'armée serbe en mars 1916 vers Salonique, expédié en quelques lignes par le même Paul Chack³⁹.

Il est vrai que, dans cette exigence de plaire au plus grand nombre, la recherche du sensationnel prime et rattache cette littérature de guerre au récit d'aventure, voire à l'épopée. Elle conduit naturellement à la mise en avant d'individus héroïques qui sont autant de modernes corsaires, donnant de la guerre sur mer une perception plus proche de celle des romans populaires que de la réalité des combats. De manière symptomatique, si la guerre vécue par les marines de pêche et de commerce est aussi traitée dans ces ouvrages, le récit de leurs péripéties se déplace vers les navires de guerre chargés de leur protection ou vers des épisodes singuliers au cours desquels des bâtiments se sont comportés comme des navires de guerre : canonnage, abordage, grenadage. Si la nécessité de présenter des actions glorieuses explique en partie ce tropisme martial, logique toute politique qui amène à la célébration des naufrages et du sacrifice consenti des marins la Marine n'ayant pas de Verdun, pas de grande bataille navale à proposer à l'imaginaire de ses lecteurs⁴⁰, elle ne saurait tout justifier. En réalité, il y a sans doute aussi une difficulté toute littéraire : celle de trouver la manière juste de décrire la forme moderne prise par la guerre sur mer avec les cadres légués par les écrivains maritimes du XIX^e siècle ; l'attente, la veille, le silence entourant la disparition des naufragés, la vacuité de l'action individuelle au regard du travail collectif et anonyme de centaines de bâtiments et de leurs équipages sont autant d'éléments impensés de cette littérature d'épopée qui les tire vers leur aboutissement paroxystique. Plus que les longues heures de veille, c'est le moment de la découverte de l'ennemi sous-marin, plus que l'engloutissement silencieux, ce sont les ultimes paroles héroïques des marins qui se sacrifient.

L'œuvre de Louis Guichard, qui débute avec la parution d'*Au large*⁴¹, témoigne à cet égard de la volonté de s'affranchir de cet héritage littéraire. Il propose ainsi la transcription du journal de bord d'un jeune officier de marine, répétant la formule inaugurée pour la Marine par l'ouvrage du lieutenant de vaisseau Darde⁴², tout en s'attachant à éviter l'écueil du rapport de fin de commandement dans lequel avait sombré son prédécesseur. Malgré ce souci, la réécriture est évidente et l'ouvrage peine à offrir une autre réalité

Bernard Frank, *Le Carnet d'un enseigne de vaisseau. Souvenirs de la vie de patrouille août-novembre 1915*, Paris Flammarion, 1924 ; Paul Chack, *On se bat sur mer*, Paris, Les Éditions de France, 1926 (chap. « À la manière de Surcouf »).

39 Paul Chack, *Traversées épiques*, op. cit., p. 189.

40 C'est notamment la thèse très convaincante de Matt Perry : « Vive la France. Death at Sea, The French Navy and the Great War », *French History*, vol. 26, n° 3, 2012, p. 344-366.

41 Louis Guichard (EV), *Au large (1914-1918)*, Paris, La Renaissance du Livre, 1919.

42 Fernand Darde (LV), *Vingt mois de guerre à bord du croiseur Jeanne d'Arc. 9 août 1914-12 avril 1916*, Paris, Perrin, 1918.

que celle des comptes rendus officiels ; toutefois, la forme du journal intime donne un tour plus personnel aux événements décrits et permet de mieux faire comprendre la grandeur et l'amertume des combattants de l'armée de mer, privés des rencontres pour lesquelles ils avaient été entraînés. Avec la parution de *La Guerre des enseignes*, le journal de bord est abandonné au profit d'un plus classique récit de guerre rythmé par les différentes affectations du personnage principal, l'aspirant Pierre Allain. La création de ce double littéraire permet à Louis Guichard de témoigner de son expérience et de celles de ses camarades, jeunes officiers de marine engagés sur des petits bâtiments de surveillance et de protection de bâtiments de commerce, afin de combler les lacunes de l'œuvre de Paul Chack dont celle de Louis Guichard se veut le pendant. En effet, il ne s'agit pas de nier les exploits décrits par Paul Chack, mais de les compléter par le récit de « ces heures sans gloire et ignorées [qui] furent héroïques à leur manière, d'un héroïsme latent que les minutes du combat révélèrent brusquement » car, « au cours d'une guerre navale, le combat ne dure qu'un instant ; les engagements rares et brillants se déroulent devant une toile de fond grise et monotone⁴³ ». Il rejoint la veine inaugurée par Daniel Parège, pseudonyme du lieutenant de vaisseau Le Page, qui met en scène ces hommes « qui ont couru les mers, beaucoup peiné, beaucoup souffert, sans jamais connaître l'ivresse de la lutte qui excite et qui grise⁴⁴ », et dont il affirme que la rude mission de veille n'a rien à envier à celle des poilus⁴⁵.

Cette rupture avec le genre héroïque ne s'explique pas seulement par la nécessité de faire écho à la publication de quelques rares correspondances d'officiers qui s'affligent de cette inaction forcée et aspirent à rentrer dans un service plus actif⁴⁶. Il y a certainement aussi la volonté de rendre compte d'une

43 Louis Guichard, *La Guerre des enseignes*, Paris, La Renaissance du Livre, 1929, p. 9.

44 Daniel Parège, *Et Nous... les marins. Impressions de guerre sur mer*, Paris, Librairie Plon, 1919, p. 188.

45 On renverra notamment à sa nouvelle « Les brisques. Journal de bord du lieutenant de vaisseau Gerval », *ibid.*, p. 161-192.

46 On peut citer ici le lieutenant de vaisseau Pierre Dupouey, l'enseigne de vaisseau Joseph de Pampelonne, l'enseigne de vaisseau du Plessis de Grenédan ou l'enseigne de vaisseau Trinité-Schillemans, cité par Paul Chack, qui écrit en février 1917 : « La mer...nous fait payer trop cher les belles émotions qu'elle nous donne, et fait de nous des vieillards à 50 ans. Et puis notre guerre est sans gloire et, cela, nous ne le pardonnons pas à la Marine. Je sais, je sais : nous contribuons à la victoire finale, nous affamons l'ennemi. Des mots. Nous sommes officiers pour nous battre et non pour contribuer, par notre seule présence, à calfeutrer l'ennemi dans ses ports... ». Voir Pierre Dupouey, *Lettres du lieutenant de vaisseau Dupouey*, Paris, La Nouvelle Revue française, 1922 ; Joseph de Pampelonne, *Lettres d'un marin 1914-1917*, Lyon, Roudil, 1928 ; Comte Jean du Plessis, *La Vie héroïque de Jean du Plessis, commandant du Dixmude 1892-1923*, Paris, Plon, 1924 ; Paul Chack, *Branlebas de combat*, Paris, Les Éditions de France, 1932, p. 75. Plus récemment, la correspondance de Louis Vennin fait état de cette même amertume : *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, Paris, Éditions Christian, 2008.

réalité bien sensible, Guichard affirmant avoir essayé « de raconter la guerre navale dans sa tenue de tous les jours »⁴⁷, ne serait-ce que pour être crédible aux yeux d'un public lassé des outrances martiales. Toute la difficulté de cette ambition est que son adossement permanent à un discours de justification – la grandeur de la veille faisant écho à la rage de l'amertume – tourne au procédé et en limite l'efficacité. Si cette veine plus réaliste permet de tempérer, et de crédibiliser, cette littérature héroïque, elle reste peu abondante, la Marine n'ayant aucun intérêt à la favoriser. En effet, s'il est nécessaire de rappeler que l'action de la Marine ne saurait se résumer aux grands récits paroxystiques et que sa seule présence sur un théâtre d'opérations constitue un argument stratégique aussi essentiel que la destruction de bâtiments ennemis, les lamentations des officiers de marine finissent par apparaître contre-productives au regard des objectifs tracés par la propagande, notamment celui de susciter des vocations, et déplacés aux yeux d'un public qui sait que les officiers embarqués étaient moins exposés que leurs camarades fantassins.

TÉMOIGNER CONTRE LA GUERRE

Héroïque ou amère, cette littérature, cannibalisée par les officiers de marine, peine à s'arracher à la mission que lui a assignée l'institution et à faire entendre d'autres points de vue que ceux de l'encadrement. Pourtant, c'est bien sous la plume d'un officier de marine que naît le premier ouvrage de fiction un tant soit peu critique de la guerre sur mer. L'auteur des trois volumes très convenus des *Vagabonds de la gloire*⁴⁸, le lieutenant de vaisseau Maurice Larrouy, publie, en épisodes dans *La Revue de Paris*, un ouvrage singulier, *L'Odyssée d'un transport torpillé*⁴⁹, qui s'adjuge en 1917 le prix de la Vie Heureuse, futur prix Femina. Dans ce récit, il met en scène le périple du cargo *Pamir*, commandé par le capitaine Fourgues, en Atlantique, mer du Nord et Méditerranée d'août 1914 à février 1917. Il suscite immédiatement l'enthousiasme du public et révèle une autre guerre, celle des navires de transport de matériel dont il décrit les difficultés par le truchement de la correspondance d'un officier de la marine marchande à un de ses camarades de la marine de guerre.

À l'inverse des récits héroïques et convenus, l'ouvrage est une critique univoque du haut commandement naval dont les lourdeurs bureaucratiques et le mépris pour la flotte de commerce sont copieusement décrits dans une

47 Louis Guichard, *La Guerre des enseignes*, op. cit., p. 9.

48 René Milan (pseud. Maurice Larrouy), *Les Vagabonds de la gloire*, t. 1, *Campagne d'un croiseur août 1914-mai 1915* ; t. 2, *Trois étapes : l'armée d'Orient, l'aviation maritime, l'Italie* ; t. 3, *Matelots aériens (printemps 1916-automne 1917)*, Paris, Plon et Nourrit, 1916, 1917, 1919.

49 Y, *L'Odyssée d'un transport torpillé*, Paris, Payot, 1917.

veine réaliste qui n'épargne aucun détail du quotidien de la vie à bord des cargos. Il permet ainsi d'appréhender l'abîme qui sépare la mise en scène patriotique de la réalité d'un service aussi ingrat que dangereux. Loin des louanges convenues sur la grandeur de la mission des ravitailleurs, l'auteur décrit la lourdeur des contraintes matérielles, l'incurie administrative et l'irresponsabilité criminelle des autorités. La censure est d'ailleurs consciente de la charge portée par l'ouvrage et caviarde impitoyablement, non seulement les noms de lieux, qui permettraient de retracer les routes empruntés par le navire marchand, mais aussi des remarques intéressantes moins les services de renseignement allemand que la réputation des responsables politiques et militaires. On retrouve, par exemple, une critique très virulente de l'irresponsabilité des autorités militaires et des armateurs qui rechigneraient à installer la TSF sur les navires de commerce, pusillanimité qui fait éruer au capitaine Fourgues :

170

C'est toujours la même histoire – qu'il m'a dit en sortant de là. – Tous ces reste-à-terre croient que nous avons peur. Eh ! Je m'en contrefiche d'y laisser ma carcasse. Mais quand le *Pamir* aura fait le tour, ça fera trois mille tonnes de moins ! et ce n'est pas en mettant des blancs sur les journaux qu'on refabriquera les trois mille tonnes⁵⁰ !

La virulence du ton finit par atteindre une telle intensité que les autorités décident purement et simplement d'interdire la publication de la troisième partie qui, cependant, devant les protestations que suscite cette censure, est finalement publiée en deux livraisons aux mois de juillet et août 1917⁵¹.

Si Maurice Larrouy a pu sembler suffisamment sévère pour justifier en pleine guerre les foudres de la censure, il apparaît rétrospectivement bien indulgent au regard du discours tenu par certains écrivains, politiquement très engagés, qui dénoncent l'imposture que constituent à leurs yeux la littérature maritime produite par les officiers du Service historique de la Marine. Initialement portée avec une grande violence par Paul Vigné d'Octon, ancien médecin de marine, ancien parlementaire radical-socialiste de 1893 à 1906, dans ses pamphlets « la nouvelle gloire du sabre », dans lesquels il dénonce les scandaleuses conditions

50 *Ibid.*, nouv. éd. Paris, Plon, 1929, p. 153. Si l'édition de 1917 est conforme, blancs compris, à celle parue dans la *Revue de Paris*, celle de 1929 est l'édition complète. Elle permet d'observer la nature d'une censure de guerre qui ne défend pas seulement le secret militaire mais aussi l'image des armées en éliminant toutes critiques susceptibles de leur porter préjudice.

51 Maurice Larrouy donne en décembre 1920 les détails sur les circonstances de la genèse et de la parution de l'ouvrage : voir Larrouy-Milan (René Milan) (*sic*), « Histoire d'un livre (*L'Odyssee d'un transport torpillé*) », *Revue de Paris*, 15 décembre 1920, p. 715-724.

d'existence des matelots sur les cuirassés⁵², l'accusation est relayée au début des années 1930 par un parfait inconnu du monde des lettres, César Fauxbras. Avec la publication de *Jean Le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre*⁵³, puis de *Mer Noire*⁵⁴, la réalité de la guerre sur mer est présentée de la plage avant, celle du matelot⁵⁵. Dans un jubilatoire jeu de massacre, il reprend tous les thèmes de la littérature navale officielle pour les ridiculiser : à la piété entourant les récits héroïques des naufrages, il oppose ainsi l'incurie des officiers de marine, responsables à ses yeux de la mort des matelots, et raille les déplorations larmoyantes d'un Guichard, l'inactivité des escadres ayant surtout permis, selon lui, aux officiers d'exercer à plein leur rigueur policière. Ainsi, quand l'officier célèbre les membres de l'équipage du croiseur *Léon Gambetta* torpillé par le sous-marin autrichien *U-5* dans la nuit du 25 au 26 avril 1915 qui « vont montrer ce que valent les marins de France. Jusqu'à la limite de leurs forces, ils vont se dépenser pour aider les faibles, pour maintenir sur l'eau ces officiers qui, jusqu'à la seconde du chavirement, les ont guidés et soutenus⁵⁶ », Fauxbras affirme que les Italiens ont constaté lors de leur arrivée sur les lieux du naufrage que « plusieurs cadavres d'officiers sont percés de coups de baïonnettes, et que de nombreux cadavres de matelots renferment des balles de revolver. Le *Léon-Gambetta* agonisant a été le théâtre d'une bataille. Les rescapés déclarent n'avoir rien vu, rien entendu. Ils avaient quitté le bord quand officiers et matelots se sont battus pour la conquête des derniers flotteurs⁵⁷ ». Si, à s'en tenir aux travaux menés par François-Xavier Bernard, rien ne permet d'étayer les accusations de Fauxbras⁵⁸, il y aurait quelque légèreté à les considérer seulement comme la marque d'un antimilitarisme prêt à toutes les diffamations. Si les motivations de Fauxbras n'excluent pas la manipulation, ses affirmations soulèvent néanmoins des questions qui ne peuvent être balayées au prétexte du silence des archives militaires ; outre l'aspect très sélectif de ces dernières sur les questions sensibles et susceptibles de remettre en cause le dogme de la discipline,

52 Sur Paul Vigné d'Octon, on renverra à la biographie de Christian Roche, *Paul Vigné d'Octon 1859-1943. Les combats d'un esprit libre, de l'anticolonialisme au naturisme*, Paris, L'Harmattan, 2009.

53 César Fauxbras, *Jean Le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre*, Paris, Flammarion, 1932 ; rééd. Louviers, L'Ancre de Marine, 2004.

54 César Fauxbras, *Mer Noire. Les mutineries racontées par un mutin*, Paris, Flammarion, 1935.

55 Sur César Fauxbras, nous nous permettons de renvoyer à notre article « *Jean Le Gouin. Témoin de la Grande Guerre sur mer ?* », dans Martin Motte (dir.), *Guerre et littérature*, Paris, Économica, à paraître en 2015, et à l'ouvrage de Matthew Perry, *Memory of War in France, 1914-45 : César Fauxbras, the Voice of the Lowly*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2011.

56 Paul Chack, *Branlebas de combat*, op. cit., p. 54.

57 César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 217.

58 François-Xavier Bernard, « Le sauvetage et l'internement des rescapés du Léon Gambetta 27 avril-30 mai 1915 », *Cahiers de la Méditerranée*, n° spécial « La Grande Guerre en Méditerranée », n° 81, décembre 2010, p. 121-132.

les temps de guerre sont peu propices à l'expression de paroles discordantes. S'il est pour le moment impossible de trancher sur le fond, il ne saurait être question d'avaliser les récits héroïques des historiens du Service historique de la Marine : au-delà de l'aspect péremptoire de leurs affirmations, qui laisse songeur, les termes, pourtant circonstanciés, utilisés par l'amiral Docteur, chargé de faire une première enquête, à Syracuse, sur la perte du *Léon-Gambetta* pour décrire les conditions de l'évacuation laissent, au moins, dubitatif quant à la parfaite solidarité des marins lors de l'évacuation⁵⁹.

172

Si ces deux textes ne sont pas, loin s'en faut, comparables sur le plan de la charge politique qu'ils recèlent, ils se présentent tous deux, non sans succès, comme des récits de témoins : si Maurice Larrouy rappelle qu'une « opinion assez générale admit que les lettres étaient authentiques, mais avaient été mises en forme et préparées pour la publication par une main plus experte⁶⁰ », le critique du *Figaro*, peu suspect de sympathie pour les idées révolutionnaires, souligne, à propos de *Jean Le Gouin*, que « si les livres de la guerre des tranchées abondent, nous manquions d'un bon témoignage sur la vie de nos marins de 1914 à 1918 », même si c'est pour regretter que ce soit justement ce témoignage-là qui « soit en mesure de bénéficier de la curiosité légitime du public⁶¹ ». Répondant à la commande du directeur de la *Revue de Paris*, qui le convainc que le moment est sans doute « opportun de donner, sur la Marine, une œuvre comparable, sinon semblable, à celles que de divers côtés l'on offre au public, touchant l'effort militaire, la vie intime des sections, des tranchées, du soldat⁶² », Maurice Larrouy s'attelle à la réalisation de ce qu'il faut bien appeler un faux témoignage, méthodiquement construit pour faire accroire à une authenticité indiscutable. Ainsi, tout en inscrivant son propos dans une trame suffisamment générale pour que toute vérification soit interdite, il multiplie les éléments de « vérité maritime » qui trahissent, à dessein, le marin averti : routes, durées des voyages, emplacement des phares, des mouillages, des atterrages... ; il n'est pas jusqu'au style de l'épistolier – un lieutenant au long cours – qui n'ait été rigoureusement pensé pour qu'il soit à la fois suffisamment classique pour être compris par le grand public et suffisamment frustré pour apparaître vraisemblable aux marins.

César Fauxbras, parce qu'il connaît, comme matelot, les conditions d'existence et le vocabulaire des équipages, n'a pas un travail de composition comparable

59 Évoquant les naufragés cherchant à escalader la vedette pourtant déjà pleine, l'amiral Docteur parle ainsi « d'assaillants » et précise que « le mot est voulu » : Jules Docteur (amiral), *Carnet de bord 1914-1919*, Paris, La Nouvelle Société d'Éditions, 1932, p. 71.

60 Larrouy-Milan (René Milan), « Histoire d'un livre », art. cit., p. 722.

61 « Le carnet du lecteur. *Jean Le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre* », *Le Figaro*, 23 février 1932, p. 5.

62 Larrouy-Milan (René Milan), « Histoire d'un livre », art. cit., p. 716.

pour rendre son texte vraisemblable. Mais, conscient de l'importance capitale de ce statut de témoin, il précise que

ce livre n'est pas une œuvre d'imagination. Tout ce qui y est relaté s'est produit réellement, entre février et décembre 1917. C'est le journal de l'auteur, dépouillé des faits dénués d'intérêt pour le public. Quelques noms de navires seulement ont été changés. Mais les anciens Jean le Gouin n'auront pas de mal à identifier le *Robespierre* et l'*Étonnante*⁶³.

Nul doute pourtant que ce « journal » n'ait été soigneusement composé, son auteur usant d'un style volontiers dépouillé, qui semble mépriser les trompeuses afféteries littéraires, et ayant largement recours aux dialogues pour rendre compte de l'avis des matelots, créant ainsi l'illusion du reportage, de la parole transcrite, qui tranche sur le « ton ordinaire des livres de guerre. L'auteur écrit comme il pense, d'une manière simple, franche, brutale, sans aucune des précautions des écrivains de métier, mais également sans bassesse⁶⁴ ». Il va jusqu'à intervenir, en note de son propre texte, pour rendre son « nom véritable au cuirassé *Danton*, baptisé *Robespierre* dans mon livre *Jean Le Gouin*, première partie de ce journal⁶⁵ », ou pour préciser, lors du récit de son passage sur le chalutier *Iris* commandé par un officier du nom de Cosquer, avoir « changé le nom de ce chalutier, son commandant étant encore en activité de service et pouvant pâtir de m'avoir eu sous ses ordres⁶⁶ ».

Or, dans les deux cas, ces textes critiques ne sont pas réellement l'œuvre de témoins au sens établi par Jean-Norton Cru⁶⁷. Ainsi, Maurice Larrouy, officier de marine, n'a rien d'un lieutenant au long cours et n'a jamais embarqué sur un cargo au cours de la guerre ; quant à César Fauxbras, s'il a bien effectué une partie de son service à la mer, il n'est pas le témoin de tous les faits qu'il raconte et notamment de ceux qui constituent les fers de lance de sa mise en accusation de la Marine. C'est notamment le cas de son récit du naufrage du *Danton* qu'il quitte en mai 1916, soit dix mois avant l'événement, pour la base de Bizerte où les rescapés, ses anciens camarades, ont été amenés et où il a sans doute pu recueillir leurs témoignages. Mais, dans la posture critique qui est la leur, espérer contrer, par la production de fictions maritimes, le discours

63 César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, *op. cit.*, p. 10.

64 « Jean Le Gouin », *Les Potins de Paris*, 13 mars 1932, p. 12.

65 César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 69, n. 1.

66 *Ibid.*, p. 114, n. 1.

67 « Un témoin oculaire, un homme qui raconte exclusivement ce qu'il a vu et ressenti, conformément à ce qu'il pouvait voir et ressentir en fonction de sa position, de sa fonction de la période. Le bon témoin est donc celui qui parle en son nom personnel, qui évite de rapporter des histoires dont il n'a pas été acteur ou témoin lui-même ». Voir Frédéric Rousseau, « Pour une lecture critique de témoins », introduction à la réédition de Jean-Norton Cru, *Témoins*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 2006.

des récits historico-patriotiques prétendant s'appuyer sur les témoignages des combattants apparaît totalement illusoire. À ces témoignages héroïques, célébrés pendant la guerre et authentifiés par le Service historique de la Marine après la victoire, seuls des témoignages contraires apparaissent suffisamment efficaces pour les démonétiser et faire entendre une autre réalité.

174 En vain. Si l'ouvrage de Maurice Larrouy connaît un retentissant succès lors de sa sortie, il le doit beaucoup moins à la critique des insuffisances de la marine de guerre, les coupures exercées par la censure interdisant de les percevoir pleinement, qu'à la description d'une autre réalité que celle de la guerre navale. Lorsque le livre est enfin publié non censuré en 1923, il est trop tard pour que ses critiques portent, pour qu'elles soient même seulement lues⁶⁸. Le « journal » du matelot Vigne, double littéraire de César Fauxbras, parce que publié plus tard et porteur d'une critique autrement plus brutale, pouvait espérer avoir une audience permettant de faire entendre une autre voix, celle des soutes et de la plage avant. En réalité, ce « témoignage », malgré son caractère unique⁶⁹, échoue à imposer une autre lecture du conflit sur mer. Il est vrai que le dispositif mis en place par la Marine autour de son Service historique se révèle particulièrement efficace. Son chef, Paul Chack, peut se permettre de balayer dédaigneusement la critique, n'hésitant pas à affirmer, sans même citer *Jean Le Gouin*, pouvoir « farcir mes livres de notes prouvant la vérité de ce que j'écris. Mais, outre que cela alourdirait inutilement le texte, je crois m'adresser à des lecteurs qui me font l'honneur de me croire sur parole. L'opinion de ceux qui nient, ou qui doutent, m'importe peu⁷⁰ ».

Les opérations navales ont suscité, comparativement à la production consacrée au front terrestre, un nombre d'œuvres dérisoire. Et la période de production s'avère aussi très brève ; si les premiers titres furent publiés au cours de la guerre, pour atteindre un pic au cours des années 1920, elle connut au cours des années 1930, tout comme la littérature du front, un essoufflement dont elle ne se releva pas. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'ouvrage de l'amiral Amanrich⁷¹, à mi-chemin du témoignage et de la fiction, apparaît comme une des ultimes illustrations de cette littérature navale née du premier

68 De manière très révélatrice, les comptes rendus de l'ouvrage sont à peu près inexistantes pour cette réédition.

69 Cette singularité s'explique en partie pour les raisons inverses à celles données par Jean-Norton Cru pour justifier la masse de ceux des troupes au front. Ainsi, à l'inverse de l'armée de terre, la proportion des hommes d'âge mur et d'intellectuels, issus des professions libérales, est très faible dans la Marine dont le recrutement est déjà semi-professionnel et largement réalisé par les populations côtières des inscrits maritimes, peu qualifiées. Voir Jean-Norton Cru, *Du Témoignage*, op. cit., p. 26-27.

70 Paul Chack, *Branlebas de combat*, Paris, Éditions de France, 1932, p. 46.

71 Jean Amanrich (vice-amiral), *Brefs Combats*, Paris, Baudinière, s.d.

conflit mondial. Cette désaffection s'explique en partie par les mutations du format et des missions de la Marine après 1945 qui sont si considérables que l'action de l'armée de mer au cours du conflit est renvoyée à un exotisme comparable à celui des batailles d'escadre du Grand Siècle. Mais c'est aussi, surtout, l'incapacité et/ou le refus de ces auteurs à s'emparer des spécificités de la guerre sur mer pour l'intégrer dans des fictions littéraires, à l'instar de ce que Nicholas Montsarrat ou Douglas Reeman effectuèrent pour la Marine anglaise dans le second conflit mondial⁷².

En effet, au-delà de tout jugement sur la qualité de cette production, cette dernière semble paralysée par le but qu'elle s'est assignée. Dans son obsession de racheter la mémoire de l'action de la marine de guerre au cours du conflit, elle néglige les constructions romanesques un tant soit peu complexes permettant de faire émerger des caractères universels au profit du récit de faits d'armes héroïques. Dès lors, si l'on excepte une veine populaire qui relève autant du roman d'aventure que du roman d'anticipation, la littérature maritime reste cantonnée à des ouvrages historiques animés par les souvenirs des témoins. Si Maurice Larrouy et César Fauxbras s'affranchissent de cette pesanteur du témoignage et composent des œuvres originales qui donnent à voir une autre guerre, ils ne peuvent pourtant s'empêcher de prétendre à ce statut de témoin qu'ils devinent seul efficace pour la réussite de leur entreprise de révision critique de l'action de la Marine pendant le conflit. Tout le paradoxe est que leurs ouvrages se révèlent en définitive plus riches d'enseignement que les témoignages stéréotypés des officiers de marine. S'ils ne sauraient être exemptés de toutes arrière-pensées partisans, ils permettent de saisir la réalité d'une guerre que des écrivains trop obnubilés par le seul souci de défendre l'action de la Marine ont fait disparaître au profit d'un théâtre d'ombres où chacun, officiers et matelots, joue une partie qui, pour avoir été écrite à l'avance, se révèle bien convenue et bien pauvre⁷³.

72 On renverra ici à l'article de Patrick Louvier, « Entre témoignage et mémorial patriotique : l'œuvre de Douglas Reeman », dans Martin Motte (dir.), *Guerre et littérature*, op. cit.

73 On citera toutefois la parution récente de la correspondance de Louis Vennin qui permet de découvrir l'action, parfois très prosaïque, d'un grand nombre de bâtiments et les interrogations et doutes de certains officiers face à la tâche qui est la leur : *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*