

numéro

20

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

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

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

pdf complet : 979-10-231-1203-0



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 Genne 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 Thibaud : 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 Gennez 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. Bossier, 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**

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

Jean de Préneuf
(Lille 3 - UMR IRHiS 8529)

Thomas Vaisset
(SHD-DREE)

Philippe Vial
(SHD-DREE)

15

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 20 • PUPS • 2015

À l'heure du centenaire de la Grande Guerre, les commémorations officielles et les manifestations scientifiques autour du conflit tendent à saturer l'espace public. Il reste que l'intérêt pour les dimensions navale et maritime de la guerre est inversement proportionnel à celui suscité depuis toujours par les opérations terrestres ou, plus récemment, par les arrières et les sorties de guerre. Cette asymétrie ne date pas d'aujourd'hui. Certains politiques, experts et marins de l'époque s'en alarmaient déjà¹, et l'historiographie du conflit n'échappe pas à la règle. C'est surtout vrai en France, beaucoup moins dans le monde anglophone.

Si le rôle de la mer et celui des marines n'est pas tout simplement passé sous silence, il n'est souvent évoqué que succinctement, et presque toujours minoré. Quand il est envisagé, on tend encore à se référer en priorité aux travaux d'ampleur entrepris des deux côtés de la Manche dans les années 1920. Datés, ils ont été conçus dans une veine plus ou moins positiviste, navaliste et nationaliste, souvent dans le cadre contraint de l'institution militaire². À en croire le colonel Michel Goya, auteur d'une thèse de référence sur la modernisation de l'armée de Terre française lors de la Première Guerre mondiale, les opérations navales

1 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. 2, *De la vapeur à l'atome*, Paris/Limoges, Lavauzelle, 1983, p. 278.

2 James Goldrick, *The Need For a New Naval History of First World War*, Londres, King's College, 2011, p. 2 et p. 4-5 ; 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° 257, 2009, <<http://rha.revues.org/6862>>, mis en ligne le 9 décembre 2009, consulté le 17 juin 2014.

n'auraient ainsi eu qu'« une importance secondaire » dans le déroulement du conflit³.

On aurait tort de réduire cette formule à une manifestation de l'atavisme continental que l'on prête généralement aux Français. Cet auteur ne fait ici que reprendre les mots de Jean-Baptiste Duroselle, le grand historien des relations internationales, toujours soucieux d'intégrer la mer dans ses analyses⁴. L'historiographie navale américaine la plus récente abonde en partie dans ce sens. Analysant l'échec de l'offensive sous-marine allemande, Lawrence Sondhaus, expert unanimement reconnu de la politique navale austro-hongroise et professeur à l'université d'Indianapolis, affirme, par exemple, que l'on ne peut parler de révolution de la guerre navale alors même qu'il qualifie la Grande Guerre de « révolution globale⁵ ». Ce point de vue n'a rien d'isolé et est loin d'être infondé. Lui fait écho l'interrogation iconoclaste de Paul M. Kennedy publiée dans une synthèse récente et ambitieuse, qui se targue de présenter les dernières orientations de la recherche internationale. Professeur à l'université de Yale, le fameux théoricien de la puissance maritime s'y demande pourquoi celle-ci « a joué un rôle aussi restreint » pendant la Grande Guerre, à l'inverse, selon lui, des deux autres conflits globaux de l'époque contemporaine que furent les *French Wars* et la Seconde Guerre mondiale⁶.

Discutées et demandant à être nuancées, ces assertions s'accompagnent souvent d'un autre jugement qui paraît, lui, plus contestable. Sur ce théâtre maritime à l'importance « secondaire », la flotte française aurait en effet joué un rôle plus que mineur. À l'exception notable de la synthèse pionnière de Paul G. Halpern, professeur à l'université de Floride, qui s'appuie sur un dépouillement serré des archives du Service historique de la Défense⁷, les historiographies américaine et britannique persistent en effet à minimiser l'action de la Marine nationale et sa contribution à la victoire finale. Cette école s'inscrit encore largement dans la

16

3 « La guerre navale sera exclue de cette étude eu égard à son importance secondaire sur les opérations de la Première Guerre mondiale » (Michel Goya, *La Chair et l'acier. L'armée française et l'invention de la guerre moderne (1914-1918)*, Paris, Tallandier, 2004, p. 10).

4 L'auteur consacre cependant de substantiels développements à la guerre sous-marine et à la crise du tonnage dont il reconnaît l'importance : Jean-Baptiste Duroselle, *La Grande Guerre des Français 1914-1918. L'incompréhensible* [1994], Paris, Perrin, coll. « Tempus », 2002, p. 125.

5 Lawrence Sondhaus, *World War One. The Global Revolution*, New York, Cambridge University Press, 2011, p. 298.

6 Paul M. Kennedy, « Les mers », dans Jay Winter (dir.), *La Première Guerre mondiale*, t. 1, *Combats*, Paris, Fayard, 2013, p. 347-349.

7 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I* [1994], Londres/New York, Routledge, 1995. La synthèse récente de Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, n'était pas encore disponible lors de la rédaction de ce numéro.

tradition inaugurée après 1945 par les travaux de deux des figures tutélaires de l'histoire navale britannique, Arthur J. Marder et Stephen W. Roskill.

Tous deux se montrent focalisés à l'excès sur une lecture mahanienne de la rivalité germano-britannique en mer du Nord, des plans Tirpitz à la bataille du Jutland⁸. Ainsi, Sondhaus et Kennedy ne mentionnent pas le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés. Les deux historiens omettent également sa contribution cruciale à la réussite du transit des troupes américaines à l'approche de la France⁹. Quant à l'évacuation des troupes serbes vers Corfou, opération à l'importance stratégique indéniable, réalisée pour l'essentiel par la Marine nationale, elle est attribuée sans plus de précision par Sondhaus aux « Alliés », quand Kennedy l'ignore au moment d'évoquer les apports de l'outil naval à la victoire finale¹⁰. Loin de nous l'idée de nier l'évidence : *Royal Navy* et *Hochseeflotte* ont bien évidemment joué les premiers rôles de 1914 à 1918, mais l'action de cette Marine, que Sondhaus qualifie un peu vite de « *distant second* » et Kennedy de flotte « désormais stratégiquement éclipsée¹¹ », mérite d'être reconsidérée à la hausse. C'est le premier enjeu de ce numéro consacré à l'histoire de la Marine nationale durant la Grande Guerre.

Le second, qui nourrit et légitime le premier, s'enracine dans un retour aux archives. Ce retour doit permettre de reprendre le dossier à la lumière du nouveau historiographique sur le premier conflit mondial à l'œuvre depuis une trentaine d'années. Ce regain d'intérêt a porté en particulier sur la dimension culturelle et les arrières, les expériences combattantes et les procédures tactiques, les relations politico-militaires et la mobilisation économique, les sorties de guerre et les mémoires du conflit¹². Il s'agit ici d'étendre cette fois les investigations à sa dimension maritime et navale. Ce champ de recherche a certes été partiellement renouvelé par les chercheurs britanniques et américains¹³. Mais on sait moins qu'ils commencent à être suivis sur ce terrain par leurs collègues français. Si, par exemple, la préparation de la guerre, notamment la coopération avec la

8 Barry Gough, *Historical Dreadnoughts: Marder and Roskill: Writing and Fighting Naval History*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

9 Paul M. Kennedy, « Les mers », art. cit., p. 349 ; Lawrence Sondhaus, *World War One...*, op. cit., p. 286-287.

10 Paul M. Kennedy, « Les mers », art. cit., p. 361 ; Lawrence Sondhaus, *World War One...*, op. cit., p. 286-289. Cette minoration de l'importance de la contribution de la Marine nationale aux opérations en Méditerranée est toutefois moins répandue dans l'historiographie française récente, y compris hors du cercle des navalistes. Les travaux de Frédéric Le Moal sont emblématiques de cette approche plus équilibrée. Voir, par exemple, *La France et l'Italie dans les Balkans. Le contentieux adriatique*, Paris, L'Harmattan, 2006.

11 Lawrence Sondhaus, *World War One...*, op. cit., p. 285 ; Paul M. Kennedy, « Les mers », art. cit., p. 351.

12 Antoine Prost et Jay Winter, *Penser la grande Guerre. Un essai d'historiographie*, Paris, Éditions du Seuil, 2004.

13 James Goldrick, *The Need For a New Naval History of First World War*, op. cit., p. 6-19.

*Royal Navy*¹⁴, ou l'élaboration de la doctrine navale¹⁵, ont été en tout ou partie étudiées, des pans entiers de l'histoire de la Marine nationale dans la Grande Guerre restent à redécouvrir. Les contributions rassemblées dans ce numéro n'ont d'autre ambition que d'en présenter certaines et de suggérer des pistes de recherche. Sans prétendre à l'exhaustivité dans le cadre restreint de ce volume – par exemple, les dossiers des bases et arsenaux ou du renseignement ne sont pas abordés –, quatre grands thèmes ont été retenus qui reflètent des fronts pionniers de la recherche.

18

Tout d'abord, sont envisagées l'expérience combattante et la prise en compte des mutations technologiques dans les procédures tactiques. Olivier Gomez s'intéresse ainsi aux conditions de vie et aux méthodes de combat à bord des torpilleurs de la Zone des armées du Nord. Il conviendrait maintenant d'élargir l'approche aux sous-marins, aux grandes unités de surface, aux formations de l'aéronautique navale et aux unités de marins à terre en posant la question du devenir des cultures professionnelles de spécialité à l'heure du conflit¹⁶ – on parle d'armes au sein de l'armée de Terre. La question de la culture professionnelle à l'épreuve de la guerre est également au cœur de l'article de Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert. À travers le cas des *predreadnoughts* français engagés aux Dardanelles, et en combinant de façon inédite modélisation informatique et archives du Service historique de la Défense, ils mettent en évidence la difficile prise en compte du progrès technologique dans la conception et l'utilisation tactique des systèmes de combat. Une deuxième étape consisterait à comparer ces expériences combattantes et ces adaptations à la guerre moderne avec ce qui a été vécu dans les marines étrangères et dans le domaine aéroterrestre. En d'autres termes, pour reprendre la belle expression d'Olivier Gomez, est-il légitime d'évoquer des « tranchées de la mer » ? En fait, qu'il s'agisse de l'expérience combattante, de la stratégie, ou des tactiques mises en œuvre, c'est presque toute l'histoire opérationnelle de la Marine nationale dans la Grande Guerre

14 Pour une vision globale : Samuel R. Williamson, *The Politics of Grand Strategy: Britain and France Prepare for War, 1904-1914*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1969. Pour une approche centrée sur la Méditerranée, voir : Paul G. Halpern, *The Mediterranean Naval Situation 1908-1914*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1990 ; Jon K. Hendrickson, *Crisis in the Mediterranean. Naval Competition and Great Power Politics 1904-1914*, Annapolis, Naval Institute Press, 2014 ; Olai Voionmaa, *La Politique navale française en Méditerranée avant 1914. Les attachés navals à Rome, à Vienne et à Madrid 1909-1914*, Sarrebrück, Éditions universitaires européennes, 2010.

15 Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune école à 1914*, Paris, Économica, 2004 ; la thèse à l'origine du livre couvre la Grande Guerre et ses suites. Arne Røksund, *The Jeune Ecole: The Strategy of The Weak*, Leiden, Brill, 2007.

16 On parle d'armes au sein de l'armée de Terre.

qu'il conviendrait de reprendre car, sauf exception¹⁷, les ouvrages de référence datent de l'Entre-deux-guerres.

Ce numéro s'intéresse ensuite aux enjeux de pouvoirs entre les différents acteurs de la politique navale française au cours du conflit. Cet ensemble de quatre articles étend au conflit la perspective ouverte dans le cadre du programme de recherche « Marine et politique en France à l'époque contemporaine », dont les premiers résultats ont été présentés dans le cadre de cette revue. La Marine y est considérée à la fois comme un acteur et un enjeu important de la scène politique intérieure, tant nationale que locale¹⁸. Ce faisant, il s'agit de replacer la Grande Guerre dans le temps long des rapports politico-militaires à l'époque républicaine. On renverra ici à l'article de Philippe Vial, présenté dans les varia, qui analyse l'émergence de l'idée d'une défense nationale unifiée entre 1870 et 1914. Il permet de mieux comprendre pourquoi la Marine conserve une très large autonomie pendant la Grande Guerre. Emmanuel Boulard reprend la question de la coopération interarmées à travers le dossier de la défense des côtes, où l'on voit que le premier conflit mondial représente une nouvelle fois un laboratoire et une étape, certes inaboutis, du mouvement plus large d'interarmisation qui traverse tout le xx^e siècle. Objet de rivalités séculaires entre la Marine et la Guerre, la défense des côtes est une affaire politiquement sensible autant qu'un enjeu opérationnel. La protection du littoral est en effet un élément clé de ce front arrière maritime qui a des conséquences très directes sur la vie des populations côtières et, au-delà, sur l'ensemble de l'activité du secteur maritime.

Le débat sur la guerre navale ne met donc pas en scène seulement les autorités militaires et l'exécutif. Les acteurs économiques dans leur diversité en sont des protagonistes actifs, qu'il s'agisse de ceux du *shipping*, de la pêche, de la construction navale ou du génie portuaire. À quelques exceptions près, ils n'ont pas été beaucoup étudiés, que ce soit la main-d'œuvre ou les employeurs. En utilisant les archives du Comité central des armateurs de France, jusqu'ici peu exploitées, Christian Borde contribue à combler cette lacune en s'intéressant à un secteur singulier, à la fois très subventionné et finalement peu concurrentiel. À l'échelle d'un organisme patronal, il met en évidence les tensions et les

17 Philippe Masson, *La Marine française et la mer Noire (1918-1919)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982. Thomas Vaisset, « Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914-mai 1915) », dans Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et stratégiques en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Économica, 2014, p. 351-368.

18 Dossier « Les officiers de marine français et la politique au xx^e siècle », Jean-Baptiste Bruneau, Jean de Préneuf et Martin Motte (dir.), *Revue d'histoire maritime*, n° 14, « Marine, État et politique », 2011, p. 11-216.

transactions entre cet acteur économique et l'administration navale. La rue Royale se montre imprégnée par la tradition colbertiste et soucieuse de donner la priorité aux exigences opérationnelles, à commencer par la lutte anti-sous-marine. Sur ce dossier, entre société civile, gouvernement et état-major, le Parlement fait figure de juge de paix dès 1915. La contribution de Thomas Vaisset et Jean de Préneuf met en scène les accommodements entre marins, parlement et gouvernement quant à la direction de la guerre sous-marine, un enjeu important du débat politique, pour l'essentiel ignoré de Fabienne Bock dans sa thèse de référence sur le « parlementarisme de guerre »¹⁹. Le conflit fait à la fois resurgir les vieilles lignes de faille héritées de la Belle Époque et donne naissance à une reconfiguration inédite des rapports politico-militaires, que l'on retrouve – selon des modalités différentes – chez les principaux belligérants.

20

Leur regard sur la Marine nationale à la veille du conflit et pendant la guerre constitue le troisième axe de ce dossier. Christopher Martin pour la *Royal Navy* comme Michaël Epkenhans pour la *Hochseeflotte* replacent en effet cette évaluation dans le temps long, sans s'arrêter, comme trop souvent jusqu'ici, à la césure de l'été 1914. Quand le premier s'appuie surtout sur les papiers personnels de l'amiral Fisher, le second mobilise les rapports de l'état-major et ceux de l'attaché naval allemand. Ces deux articles ouvrent sur la problématique du renseignement et, notamment, sur la prise en compte et l'interprétation des informations recueillies, à l'aune des représentations croisées et des stéréotypes. Des deux côtés, le jugement est sévère pour notre Marine nationale en particulier chez Fisher, même si, côté allemand, Michaël Epkenhans montre que l'on semble davantage tenir compte du redressement opéré à la veille de la guerre. Du rapprochement de 1912-1913 aux conférences de Versailles en 1918-1919 et de Washington en 1921-1922, la contribution de Christopher Martin constitue enfin une pièce de plus à verser à la mise en abîme de la coopération sur fond de rivalité au long cours entre Paris et Londres. Elle s'inscrit dans la voie ouverte notamment, côté français, par Guy Pedroncini²⁰ et Hannsjörg Howark²¹, mais permet de l'éclairer d'un jour nouveau en recourant à des archives inédites, le plus souvent peu mobilisées dans l'historiographie navale de ce côté de la Manche. Bien sûr, il conviendrait d'élargir la perspective aux autres belligérants, à commencer par l'Italie, l'Autriche-Hongrie, les États-Unis et le Japon.

19 Fabienne Bock, *Un Parlementarisme de guerre, 1914-1919*, Paris, Belin, 2004.

20 Guy Pedroncini, « Les Alliés et le problème du haut commandement naval en Méditerranée 1914-1918 », <http://www.institut-strategie.fr/pub_Mo2%20PEDRONCINI_HAUT%20COMMAND.html>, consulté le 18 juin 2014 (version papier publiée pour la 1^{re} fois dans *Marins et Océans*, 1991, t. 2, p. 223-233).

21 Hannsjörg Kowark, *La Marine française et la conférence de Washington 1921-1922*, Paris, Économica, 1994.

La question de la représentation du conflit, dans une perspective à la fois diachronique et synchronique, fait l'objet de la dernière séquence de ce dossier. Dès l'ouverture des hostilités, représenter la guerre sur mer est à la fois une nécessité vitale pour les combattants et un enjeu politique pour les pouvoirs. Si les missions des peintres aux armées, les photographies prises dans les tranchées et à l'arrière sont bien connues, il n'en va pas de même de la représentation iconographique de la guerre sur mer, qu'elle soit picturale ou photographique. À quelques exceptions près, comme celles de Charles Fouqueray, Paul-Émile Pajot ou Louis Viaud, les artistes qui ont œuvré sur ce « terrain » demeurent peu étudiés²². En dépit d'un accès difficile aux sources, l'article de François Robichon fait ainsi œuvre pionnière en ouvrant le dossier de peintres auprès des forces navales et de l'exposition de leurs œuvres organisée pendant les hostilités. Il y a là un chantier qui mériterait une étude d'ensemble. La communication de Jean-Baptiste Bruneau, qui clôt ce dossier, traite pour sa part de la représentation littéraire. Elle vient compléter le foisonnant champ de recherche sur l'écriture de la guerre, les mémoires et les démobilisations culturelles. Cette veine historiographique féconde a pour l'essentiel délaissé jusqu'ici sa dimension maritime et navale. L'approche de Jean-Baptiste Bruneau est donc originale, d'autant qu'il prend comme point d'observation ce que l'auteur appelle « la littérature maritime » de l'Entre-deux-guerres, à défaut de pouvoir envisager ici l'ensemble de la production littéraire. En réunissant un corpus important et diversifié, il déconstruit de façon étayée et nuancée le discours. D'une part l'entreprise fait apparaître sa dimension corporatiste et politique et, d'autre part, elle met en lumière des voix dissonantes par rapport à l'approche consensuelle dominante. Il y a là une nouvelle incitation à retourner aux archives pour reconsidérer l'action de la Marine nationale pendant la guerre. Puisse donc ce numéro susciter des vocations chez tous ceux qui souhaiteraient redécouvrir une riche histoire par trop méconnue.

22 Benoît Decron (dir.), « Paul-Émile Pajot. Le journal », 303. *Arts, recherches, créations*, n° 102, 2008 ; Farid Abdelouahab, Isabelle Le Toquin et Nicolas Texier, *Carnets d'escalas : Viaux, artiste et officier de marine*, Douarnenez, Chasse Marée, 2005.

Combattre à la mer

LES DARDANELLES OU LA FIN DE L'ILLUSION
DES PRÉDREADNOUGHTS : L'APPORT DE LA
MODÉLISATION INFORMATIQUE

Jean-Yves Billard

professeur de mécanique et d'hydrodynamique à l'École navale (IRENav)

Isabelle Delumeau

*enseignante à l'École navale, doctorante au Centre François Viète (EA1161),
Université de Bretagne occidentale (Brest)*

François Grinnaert

capitaine de corvette, enseignant à l'École navale, doctorant (IRENav)

« Quand le moment sera venu, on se débrouillera ! », c'est ainsi que le député et ex-ministre de la Marine, Édouard Lockroy, dénonce devant la Chambre l'état d'esprit qui règne rue Royale au début de l'année 1898¹ : un mélange d'improvisation et de fatalisme, mais aussi d'incrédulité face à la technologie navale qui ne cesse de progresser vers toujours plus de complexité. La charge est cruelle. C'est pourtant à cette époque qu'une grande partie de la flotte de guerre française qui servira lors du premier conflit mondial a été conçue, construite, testée et approuvée. Le matériel naval est fait pour durer ; les marins de 1914 en héritent, ainsi que des concepts d'emploi qui vont avec et, souvent, des illusions. Les études consacrées aux aspects techniques des opérations navales de la Grande Guerre ne sont pas très nombreuses ; elles mettent souvent l'accent sur les innovations, et notamment sur l'emploi du sous-marin et des avions. La recherche universitaire s'est peu intéressée aux flottes de surface qui étaient pourtant l'arme sur laquelle reposaient la plupart des concepts tactiques et stratégiques. Il existe des descriptions raisonnées des navires², mais il est

1 Compte rendu de la séance du 1^{er} février 1898, *Journal officiel de la République française* (désormais JO), *Débats parlementaires. Chambre des députés*, séance du 1^{er} février 1898, p. 304.

2 On citera, parmi une très abondante bibliographie, les ouvrages de Norman Friedman, *British Cruisers of the Victorian Era*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2012 ; Jean Randier et Francis Douset, *Les Navires de guerre français de 1850 à nos jours*, Brest, Éditions de la Cité, 1975 ; Luc Féron, *Cuirassé d'escadre Bouvet*, Faimés, Edimo, 1996.

difficile de trouver des éléments sur l'idée que les concepteurs des opérations et les officiers se faisaient de leur navire et de ce qu'ils espéraient en tirer au combat. Il faut bien admettre que l'histoire de la Grande Guerre sur mer est surtout celle d'une désillusion, celle vécue par les marins que la propagande présentait comme pleins de fierté pour leurs « magnifiques bâtiments ». Certes, beaucoup de choses ont été écrites sur la prise de conscience, au sein des états-majors, de l'impossibilité de la guerre d'escadre. Cette situation a été attribuée à l'efficacité imparable de la guerre sous-marine, à la menace des mines et aux opérations de blocus qui confinaient les escadres au port. Cette approche est d'autant plus légitime que les stratèges eux-mêmes ont analysé les choses en ce sens. Cela avait le grand avantage d'éviter d'avouer que les plans de bataille avaient reposé sur des illusions quant à la valeur réelle des navires choisis pour combattre, et qu'il avait fallu simplement renoncer à les faire servir. C'était surtout les prédreadnoughts qui étaient concernés, ces navires que l'on croyait simplement démodés, mais dont la valeur militaire s'est révélée très faible. Les navires plus récents, c'est-à-dire les dreadnoughts³, les croiseurs de bataille et les superdreadnoughts, inspiraient davantage confiance, mais on faisait communément reposer leur valeur sur leur vitesse élevée et la puissance de leur artillerie, et non pas sur leur stabilité après avarie. Cependant, les conditions imprévues de la guerre sous-marine et l'emploi massif des mines ont débousolé les stratèges qui se trouvaient dans l'incapacité d'estimer justement les risques qu'ils pouvaient faire prendre à leurs navires et, dans le doute, ils ont souvent été utilisés avec parcimonie tant le risque de leur perte paraissait exorbitant. L'engagement des Dardanelles, qui commence au mois de février 1915, est l'un de ces épisodes dramatiques à l'issue duquel la réalité impose une révision radicale des conceptions héritées du passé⁴.

La redéfinition des doctrines d'emploi des navires de surface s'est faite par l'analyse des expériences vécues par les marins, et surtout par celle du combat. Dans le cas de la guerre navale, les mécomptes proviennent essentiellement des qualités techniques des navires engagés, qui s'avèrent incapables de jouer le rôle

3 Le *HMS Dreadnought*, lancé en 1906, constitue un tournant majeur dans l'histoire du navire de guerre : conçu par l'amiral Fisher, il déplace 18 500 t et ne porte que des canons de gros calibre (305 mm). L'artillerie moyenne a été abandonnée. La forme de la coque est droite, ce qui lui confère une grande stabilité.

4 De nombreux travaux soulignent le décalage flagrant entre les prévisions des tacticiens et la réalité des combats. On se référera à la communication d'Olivier Cosson qui replace cette question dans le contexte général de la Grande Guerre : « La Grande Guerre imaginée des officiers français », dans Christophe Prochasson et Anne Rasmussen (dir.), *Vrai et faux dans la Grande Guerre*, Paris, La Découverte, 2004, p. 131-151. Dans le domaine spécifiquement naval, on peut citer : Norman Friedman, « The Surprises of War 1914-1918 », *Naval Firepower: Battleship Guns and Gunnery in the Dreadnought Era*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, chap. 5, en particulier p. 110-111.

qu'on leur a assigné. Afin de mieux comprendre comment les stratèges en ont tenu compte, il est utile de retracer l'expérience vécue par les hommes sur leurs navires, au combat ou en navigation ordinaire, et de la confronter aux sources écrites. Cette démarche qui est empruntée aux méthodes de l'archéologie expérimentale permet d'explorer – et de faire servir à la compréhension de la guerre sur mer –, tout un pan de l'histoire des techniques encore peu exploré : celui des usages et des représentations. La présente étude a pour objectif de créer un modèle numérique des navires qui composaient la flotte des Dardanelles, et de simuler leur comportement dans des conditions variées. Ensuite, il a fallu mettre en perspective les résultats avec ce que les contemporains ont pu comprendre de la situation, à commencer par les officiers qui conduisaient les navires en opération et qui élaboraient la tactique, puis par les stratèges dont la tâche était d'envisager les conditions dans lesquelles les navires en question allaient pouvoir continuer, ou non, d'être employés. C'est dans les archives des services techniques de la Marine qu'on peut trouver des traces des représentations qu'on se faisait des navires en remontant à la période d'avant-guerre, pour les confronter à celles qui émergent après l'engagement déterminant des Dardanelles⁵.

Le naufrage du *Bouvet* est le point de départ de cette étude : c'est l'expérience fondatrice qui apporte un point final aux controverses qui ont agité le monde des architectes navals et des officiers de marine au sujet de la fiabilité des navires d'avant-guerre. Les décisions qui ont été prises dans les mois qui ont suivi le désastre des Dardanelles ne peuvent être comprises sans prendre en compte l'analyse technique que les ingénieurs et les officiers ont faite de ce naufrage. Enfin, les conclusions qui en ont été tirées permettent de mieux comprendre l'abandon de la stratégie de la guerre d'escadre.

LE NAUFRAGE DU BOUVET ET SES CONSÉQUENCES

Le 18 mars 1915, la flotte franco-britannique commandée par l'amiral de Robeck se présente devant l'entrée du détroit des Dardanelles. Il s'agit de passer en force, malgré les défenses côtières turques, pour arriver en mer de Marmara et ensuite gagner Istanbul. Cette opération de grand style est conçue pour soulager l'allié russe en difficulté contre les Turcs dans le Caucase, avec

5 Il s'agit premièrement des dossiers des bâtiments conservés aux archives de la Marine déposées au Service historique de la Défense à Vincennes (désormais SHD-MV), sous la cote 7 DD 1. Les documents produits dans les arsenaux pendant la Grande Guerre ont presque tous été détruits pendant la Deuxième Guerre mondiale. Seul le fonds de Toulon est encore complet (sous-série 1G). On trouvera également des sources dans les archives conservées à Vincennes sous la cote SS Eb qui rassemble les documents produits par le service des réparations des bâtiments.

l'espoir de susciter une importante diversion sur le front oriental. On espère également que les États balkaniques, impressionnés par la présence de la flotte britannique, se rallieront à l'effort de guerre et fourniront des hommes. L'idée, ardemment défendue par Churchill, d'employer une stratégie périphérique audacieuse naît dès l'automne de 1914. Un premier bombardement a d'ailleurs eu lieu dès le 3 novembre, mais le résultat en a été fort modeste et a surtout eu pour conséquence de donner l'alerte aux Turcs qui réorganisèrent leur défense.

Le projet britannique est définitivement arrêté le 26 janvier 1916. C'est une opération purement navale qui a été retenue, malgré l'opposition formelle du *First Sea Lord*, l'amiral Fisher, qui était, pour sa part, partisan d'une opération qui aurait combiné le bombardement des forts turcs avec un débarquement, ce qui aurait permis de détruire définitivement les batteries et de tenir le terrain afin de garder ouverts les Détroits. Le gouvernement français accepte le plan le 31 janvier, en dépit du scepticisme de Joffre qui ne croit pas au caractère décisif d'une telle stratégie. Il est au contraire fermement convaincu que la clé de la victoire se trouve dans la rupture du front à l'ouest et il considère que toute dispersion des forces est une atteinte à ce principe. Les conditions de l'engagement français sont très restrictives, car l'attaque des Dardanelles est pensée comme une opération à part, distincte de celles qui restent sous les ordres du vice-amiral Boué de Lapeyrière, commandant en chef des escadres alliées en Méditerranée. Il n'est pas question non plus de dégarnir les forces consacrées au blocus du canal d'Otrante qui confinent la marine autrichienne dans l'Adriatique⁶. C'est donc la Division de complément, déjà chargée de la surveillance des Détroits et commandée par le contre-amiral Guépratte, qui est désignée pour opérer aux côtés des navires britanniques. Elle est composée pour la circonstance de quatre cuirassés anciens, le *Suffren* qui porte la marque de l'amiral, le *Gaulois*, le *Charlemagne* et le *Bouvet*. L'escadre britannique se compose de quatorze cuirassés de ligne ; douze d'entre eux sont d'une conception ancienne, antérieure au *HMS Dreadnought*. Le choix des navires a été l'objet d'un conflit assez âpre entre Churchill et Fisher : ce dernier était très opposé à l'envoi en Méditerranée des unités les plus récentes, car il considérait qu'il était suicidaire de dégarnir les rangs de la *Grand Fleet*. Cependant, il n'est pas non plus juste de parler d'un choix par défaut : Fisher insista sur le faible intérêt qu'aurait la vitesse des cuirassés les plus modernes ; par conséquent le

6 Frédéric Le Moal, « L'Adriatique, les enjeux d'un front secondaire », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 81, juin 2011, p. 63-73 ; Thomas Vaisset, « Interdire ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914-mai 1915) », dans Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Économica, 2014, p. 351-368.

choix des pré-dreadnoughts paraît plus judicieux⁷. L'opération ne présente alors que des avantages : il n'y a rien à perdre et, bien plus, c'est l'occasion d'employer des navires condamnés à l'inactivité ou à un rôle secondaire dans le cadre de la guerre de surface. On pouvait penser que l'attaque des Dardanelles permettrait de faire donner le meilleur de ces navires, car l'étroitesse du détroit conduirait les navires à battre la côte à une distance assez faible – 7 000 à 15 000 m – soit la portée à laquelle leurs canons sont les plus efficaces.

Seuls deux cuirassés modernes sont envoyés en Méditerranée orientale, le croiseur de bataille *HMS Inflexible* et le superdreadnought *HMS Queen Elizabeth*. Le premier, lancé en 1907, est un navire rapide (25 nœuds), armé de canons de 305 mm. Le second est de construction encore plus récente (1913) et n'a encore jamais servi. Fisher a décidé son envoi aux Dardanelles en estimant que c'était l'occasion de tester son artillerie sur un but utile. Deux considérations motivèrent leur envoi dans la zone. D'une part, ils serviront au tir à longue distance et, d'autre part, ils devront chasser le *Goeben* et le *Breslau*. Personne ne se fait d'illusions quant au fait qu'il y aura des pertes sévères, mais le scénario envisagé n'est pas clair. En effet, s'il était presque certain que tous les cuirassés de l'escadre ne déboucheraient pas dans la mer de Marmara, en revanche on ne fit pas d'estimation du nombre de navires qu'il serait probable de perdre. Sur le plan tactique, le projet que présenta Churchill au *War Council* surestimait systématiquement la capacité des navires à éteindre le feu des batteries côtières ainsi que l'efficacité du déminage. Le danger des armes sous-marines a pourtant été pris en compte. En effet, Fisher estima que, si les pré-dreadnoughts étaient particulièrement vulnérables face aux torpilles, le risque qu'on leur ferait prendre serait faible pourvu que l'attaque se produise avant que les sous-marins ennemis aient pu rallier la zone des Détroits.

Le 19 février, l'escadre franco-britannique, sous le commandement de l'amiral Carden, ouvrit le feu sur les batteries qui défendaient l'entrée du détroit. L'idée était de les détruire méthodiquement une par une. Cependant, les mauvaises conditions météorologiques obligèrent à espacer les attaques. L'emploi des avions de reconnaissance chargés d'évaluer le résultat des tirs ne se déroula pas comme prévu et les résultats des déminages furent très décevants⁸. Harcelés par les batteries mobiles, en dépit de l'escorte offerte par les destroyers et les cuirassés légers, les dragueurs enregistrèrent de lourdes pertes pour un résultat bien mince : seulement douze mines ont pu être détruites. À Londres, Churchill s'impatienta et ne cacha pas son agacement. Il est clair qu'il ne se rendait pas

7 Graham T. Clews, *Churchill's Dilemma: The Real Story Behind the Origins of the 1915 Dardanelles Campaign*, Oxford, Praeger, 2010, p. 96.

8 Piotr Nykiel, « Minesweeping Operation In The Dardanelles (February 25-March 17, 1915) », *The Turkish Yearbook of Gallipoli Yearbook studies*, n° 2, mars 2004, p. 81-115, loc. cit. p. 81.

bien compte des difficultés rencontrées sur le terrain. Carden prépara, alors, une offensive plus musclée, mais renonça au dernier moment. Le 16 mars il fut remplacé par son second, de Robeck, plus téméraire⁹. Le 18, à 11h30, la flotte alliée était prête pour l'engagement que l'on espérait décisif. Une première ligne de cuirassés britanniques ouvrit le feu à distance assez grande – 12 000 à 13 000 m –, bientôt suivie par les quatre cuirassés français qui se placèrent en colonne et à distance moyenne – 9 000 m – pour battre les forts des deux rives du détroit. Le tir semblait précis des deux côtés. À 13 h 58, le *Bouvet* qui manœuvrait pour quitter son poste de tir se souleva sur tribord et, dans le mouvement suivant, chavira et disparut en moins d'une minute. Un photographe embarqué sur l'*HMS Agamemnon* réussit à saisir l'instant du naufrage. On y voit le cuirassé sur le flanc, les cheminées encore fumantes. L'étude des images sonar de l'épave montre une large brèche d'environ 5 m de large sous la ligne de flottaison¹⁰.

30

Les calculs permettent de penser que c'est le compartiment du pivot de la tourelle de 274 mm tribord qui a été envahi brutalement. L'eau sous pression s'est ensuite répandue dans les compartiments des machines en détruisant toutes les cloisons étanches dont la résistance était trop faible. Le navire a coulé poupe la première et, entraîné par le poids de l'eau, a heurté le fond. Ceci explique que l'épave se présente enfoncée dans le sédiment. Il est certain que le *Bouvet* a heurté une mine qui était peut-être une mine dérivante. Cette hypothèse a été formulée très tôt car, dans le courant du mois de mai 1915, un certain nombre d'entre elles ont été retrouvées échouées¹¹. La charge explosive de 70 kg de TNT se trouvait probablement immergée à une profondeur de 2,50 m, suspendue à un flotteur de 33 cm de diamètre, peint en gris. C'est le choc avec le flotteur qui aurait déclenché l'explosion. La rapidité avec laquelle le *Bouvet* a chaviré puis coulé a pu laisser penser que l'explosion de la mine avait entraîné celle des munitions du bord ou qu'un obus avait frappé les magasins des tourelles au même moment. Cependant, les calculs réalisés sur un modèle numérique du cuirassé ont montré que c'est bien l'invasion par la mer du compartiment du pivot de la tourelle de 274 mm qui a causé la perte de stabilité du navire et son chavirement immédiat¹². La mine a heurté le navire à son point de vulnérabilité maximale.

9 Carden alléguait des raisons de santé. Martin Gilbert, « Churchill and Gallipoli », dans Jenny Macleod (dir.), *Gallipoli: Making History*, London, Frank Cass, 2004, p. 14-44, *loc. cit.* p. 40.

10 Les descriptions du *Bouvet* ainsi que celles de nombreuses autres épaves des navires coulés pendant la campagne des Dardanelles figurent dans Selcuk Kolay, Okan Taktak, Savas Karakas et Mithat Atabay, *Echoes From the Deep - Wrecks of the Dardanelles Campaign Gallipoli*, Istanbul, Vehbi Koc Foundation – Ayhan Sahenk Foundation, 2013.

11 SHD-MV, SS Oc 8, Dossier anonyme réalisé à bord du cuirassé *Patrie* en mai 1915.

12 La modélisation et les calculs du navire ont été réalisés par l'Institut de recherche de l'École navale (IRENav), avec le logiciel Calcoque, développé par le capitaine de corvette François Grinnaert.

Alors qu'il manœuvrait pour apporter du secours au *Bouvet*, le cuirassé *Gaulois* a été endommagé par l'explosion d'un obus qui a causé une importante voie d'eau à l'avant du navire, au voisinage de la ligne de flottaison. Lentement, il se remplit et s'enfonça. Avec sang-froid, le commandant Biard lança son navire à pleine vitesse en direction de l'île aux Lapins, à faible distance de l'entrée des détroits, et parvint à l'échouer *in extremis*. Ce n'est qu'au prix des laborieux efforts des scaphandriers mis à la disposition des Français par l'amiral de Robeck que la voie d'eau fut aveuglée et le navire remis à flot. En l'occurrence, le cloisonnement intérieur avait tenu bon, ce qui a permis de sauver le bâtiment et son équipage d'un chavirement fatal. Le *Suffren* également fut gravement endommagé et dut quitter la zone des détroits pour être réparé à Malte.

LA FIN DES ILLUSIONS SUR LA STABILITÉ DES PRÉDREADNOUGHTS

Dans les jours qui suivirent l'engagement, l'état-major général demanda que soit étudié le soufflage de la coque du *Gaulois* et, curieusement, de celle de tous les cuirassés qui lui ressemblaient, c'est-à-dire le *Charlemagne*, le *Saint-Louis*, éventuellement le *Jauréguiberry*, nettement plus ancien, et, enfin, le *Suffren* pourtant considéré comme plus fiable, car plus récent. Le soufflage consiste à construire sur la coque et au voisinage de la flottaison un dispositif qui a pour objectif d'en augmenter la surface et, par conséquent, la stabilité du navire. Cette opération présente l'inconvénient majeur de réduire les performances en termes de vitesse. Le soufflage est une solution extrême choisie pour continuer de faire servir, malgré tout, un navire mal conçu. Elle avait déjà été employée pour le cuirassé *Brennus* à la suite d'une expérience de stabilité réalisée au bassin en 1894¹³. Le bâtiment avait montré une bande telle que la moitié des tubes des canons les plus bas se trouvait immergée¹⁴. Cette décision mérite un commentaire. L'avarie subie par le *Gaulois* ne justifie pas à proprement parler d'en améliorer la stabilité : en effet, le compartimentage a prouvé son efficacité et le navire n'a pas chaviré. Les dispositifs prévus ont fonctionné comme on l'anticipait dans le meilleur des cas. Cependant, l'interprétation de l'accident a été faite à la lumière des doutes que l'on avait conçus depuis longtemps quant à la stabilité des navires de cette génération. Le drame du *Bouvet* a marqué les esprits et a tranché net le débat très ancien qui existait au sein du monde des ingénieurs de marine sur la stabilité des navires modernes. Les doutes se sont transformés en certitude : la dangerosité des pré-dreadnoughts français

13 Il s'agit de placer le navire dans un bassin de radoub puis d'orienter les canons sur un même bord et d'y rassembler également les 750 membres d'équipage. Le *Brennus* s'est incliné au point de faire entrer dans l'eau le tube des canons montés en barquette.

14 Éric Gille, *Cent ans de cuirassés français*, Nantes, Marines Éditions, 1999, p. 78.

était désormais avérée. Se posa alors avec une cruelle acuité la question de leur valeur militaire.

Seul le *Gaulois* put bénéficier de cet aménagement de fortune réalisé au moyen de pièces de bois simplement calfatées¹⁵. En effet, les arsenaux méditerranéens étant débordés et les exigences de la campagne des Dardanelles qui se poursuivait rendant nécessaire de réduire au maximum les temps d'indisponibilité des navires, les travaux furent sans cesse ajournés. Les échanges de notes entre le chef d'état-major, le vice-amiral de Jonquières, et le directeur central des constructions navales, Achille Louis, montrent tous les doutes nourris quant au bien-fondé de ces travaux¹⁶. En octobre 1915, les responsables tergiversèrent jusqu'à ce qu'une dépêche, en date du 15, demandât que soit réorganisé le planning des réparations. Il fut alors question « de suspendre l'exécution de toutes les modifications qui, bien que régulièrement autorisées, n'avaient pas le caractère d'une nécessité urgente pour la sécurité du bâtiment et le combat »¹⁷. En janvier 1916, Louis abandonna définitivement l'idée d'améliorer la stabilité du *Charlemagne*, surtout « au cas où il serait décidé qu'[il] participer[ait] désormais à des opérations militaires ne rendant pas indispensable l'installation d'un soufflage »¹⁸. En d'autres termes, il n'était plus question d'engager sérieusement ces navires, leur valeur militaire étant jugée tellement réduite qu'on ne considérait pas que la dépense en valait la peine.

32

RETOUR SUR LES ERREMENTS DU PASSÉ

Il a donc fallu le drame du *Bouvet* pour que l'état-major général admette que la très faible stabilité des pré-dreadnoughts construits entre 1891 et 1899¹⁹ ne permettait de faire prendre aucun risque à ces navires puisque le danger qu'ils chavirent était extrêmement élevé. Jusqu'à l'engagement des Dardanelles, on a pu avoir l'illusion que, malgré leur vétusté, ils pourraient être employés au maximum de leur capacité. Ces illusions s'expliquent d'autant moins que les connaissances sur la théorie du navire se perfectionnaient, tout comme les outils

15 C'est à cela que l'équipage a dû son salut quand le cuirassé fut torpillé le 27 décembre 1917 au large de Cythère. Il ne chavira pas, ce qui donna le temps de l'évacuer.

16 SHD-MV, SS Eb 8, Note du directeur central des constructions navales, Achille Louis, pour l'état-major général, 8 octobre 1915.

17 *Ibid.* Note de l'ingénieur en chef du bureau des réparations pour l'état-major général, 25 octobre 1915, *ibid.*

18 SHD-MV, 7 DD 1951, Note du Directeur central des constructions navales pour le ministre du 16 janvier 1916.

19 Nous rassemblons entre ces dates les cuirassés dits de la flotte d'échantillons qui ont servi pendant la guerre : le *Bouvet* et le *Jauréguiberry*, ainsi que ceux du type *Charlemagne*, c'est-à-dire le *Charlemagne* lui-même, le *Gaulois*, le *Saint-Louis*, et enfin le *Suffren*, amélioration des précédents.

d'analyse. En effet, depuis le milieu des années 1890, les courbes de stabilité étaient régulièrement utilisées pour juger de la sécurité qu'offrait un navire. La détermination de la stabilité aux grands angles de gîte se faisait en traçant la courbe de stabilité qui donne les efforts tendant à ramener le bâtiment dans sa position droite en fonction de l'angle de gîte pris. Cette courbe est appelée courbe des GZ. Les critères minimaux de stabilité, dont l'objectif est de garantir la survie du navire, sont déterminés en fonction des caractéristiques de cette courbe. Aujourd'hui, un navire ne peut naviguer que si tous ses critères de stabilité sont supérieurs aux seuils minimaux imposés par la réglementation. De telles normes n'existaient pas à l'époque où furent conçus les prédreadnoughts. De bonnes conditions de stabilité statique étaient alors considérées comme suffisantes, et on prenait d'ailleurs bien garde à ne pas trop baisser le centre de gravité du bâtiment, afin de ne pas créer un trop fort effet de roulis, préjudiciable à la précision du tir. La stabilité aux grands angles nécessite des calculs beaucoup plus longs et les architectes ne prenaient souvent même pas la peine de joindre les courbes dans les réponses qu'ils faisaient aux appels d'offres²⁰.

Le calcul des conséquences des avaries est plus délicat encore. L'enjeu est pourtant de taille, car il s'agit de prévoir un compartimentage permettant de confiner l'eau qui envahirait le navire afin de maintenir une stabilité suffisante pour le faire flotter sans qu'il chavire. L'une des solutions les plus commodes revient à construire un modèle auquel l'on fait subir des avaries pour en mesurer les conséquences sur la stabilité. C'est une pratique assez ancienne dont on trouve trace des premières expériences au début des années 1890. Le projet, qui a abouti au *Bouvet*, a d'ailleurs été testé à Lorient en 1890, avec des résultats que le Conseil des travaux a jugés satisfaisants²¹. La technique se perfectionne et donne lieu à des expériences relatées dans le *Mémorial du Génie maritime* en 1899²². On peut citer celle à laquelle procéda l'ingénieur Gabriel Maugas. Il fut amené à donner son avis sur la meilleure solution à adopter pour limiter les conséquences, en cas de brèche, du compartimentage mal conçu du *Carnot* et du *Charles Martel*. Il conclut en préconisant l'installation d'un tuyau de la plus large section possible pour mettre en communication les compartiments des machines. Il souligna néanmoins la faible efficacité du dispositif et par conséquent la dangerosité du navire dont la stabilité après avarie était beaucoup trop faible. La situation imaginée par cet ingénieur s'est produite à taille réelle, car c'est exactement celle qui a mené le *Bouvet* à sa perte. Le drame avait été annoncé.

²⁰ SHD-MV, BB⁸ 1205, Rapports du Conseil des travaux pour l'examen des projets qui déboucheront sur les navires de la flotte dite d'échantillons à laquelle appartient le *Bouvet*.

²¹ *Ibid.*

²² Gabriel Maugas, « Note sur la stabilité des bâtiments », *Mémorial du génie maritime*, 1^{re} livraison, 1900, p. 105-116.

Jusqu'à la veille de la guerre, les soupçons qui pesaient sur la valeur des *predreadnoughts* ne cessèrent de croître. On les compara volontiers sur les bancs de la Chambre des Députés²³ et dans la presse²⁴ aux unités plus modernes jugées plus stables. Ce débat, somme toute très technique, a largement dépassé le cercle des ingénieurs et des architectes. Il s'est inscrit dans celui de la Jeune École qui a vu s'affronter le camp de ceux qui voulaient voir construire de petits navires, rapides et bien armés, destinés à rompre avec la stratégie ancestrale de la guerre d'escadre dont la France n'avait plus, selon eux, les moyens face à la Grande-Bretagne, et le camp de ceux qui considéraient que ce choix était suicidaire. En vertu des théories de la Jeune École, de nombreux programmes de construction de cuirassés avaient fixé des limites drastiques au déplacement, ce qui eut pour effet de rendre difficile la cohabitation à bord de matériels très lourds, notamment des canons de calibres variés. Mais cela n'explique pas entièrement les errements observés qui ont abouti à des navires aux formes très frégatées et, par conséquent, à une stabilité trop faible. Émile Bertin qui, atteint par la limite d'âge, venait de quitter la direction de la section technique des constructions navales, eut des mots très durs pour décrire le milieu dans lequel avaient été élaborés les projets des cuirassés qui ont mené à la flotte d'échantillons et, plus généralement, à tous les navires de premier rang jusqu'en 1906²⁵ : « Il n'est pas possible de n'être pas frappé de la pénurie d'hommes capables d'apprécier la portée d'un raisonnement précis, et même d'une expérience exacte, en matière d'architecture navale²⁶ ». Il dénonça également le cloisonnement du savoir et la faiblesse des publications spécialisées qui auraient permis, à l'instar de ce qui existait aux États-Unis, de relever le niveau général²⁷.

23 Dans les années qui précédèrent la guerre, plusieurs députés ont pris la parole pour faire un tableau rigoureux de la situation de la Marine et notamment pour donner leur jugement souvent très argumenté sur la valeur des navires. Ainsi, on peut citer Amédée Bienaimé, ancien amiral et chef d'état-major général, l'ancien ministre de la Marine Édouard Lockroy, et, enfin, le député du Finistère, Georges Le Bail, dont on trouvera un long discours dans : *Compte rendu de la 2^e séance du 24 novembre 1908, JO Débats parlementaires. Chambre des députés*, 25 novembre 1908, p. 2594-2601.

24 La presse s'est largement fait l'écho de l'expression bien connue des « cuirassés chavirables ». Voir, par exemple, l'article de M. Landry, « Les cuirassés de l'avenir », *Le Figaro*, 5 décembre 1899, p. 1.

25 Émile Bertin, « La puissance défensive des navires de guerre », *Revue des deux mondes*, vol. 31, 1^{er} janvier 1906, p. 113-144. Cet ingénieur de grand talent a été l'un des premiers à concevoir un navire autour de l'idée que sa valeur dépendrait avant tout de sa capacité à survivre au feu de l'ennemi. Dénigré par les incrédules et pris dans le maelstrom des conflits liés aux théories de la Jeune École, il n'a pas eu l'occasion, bien que directeur central des constructions navales, de faire passer ses conceptions dans la pratique. Ce n'est qu'à la fin de sa carrière, en 1906, que ses efforts ont été récompensés avec la construction du bassin d'essai des carènes qui permit de faire des mesures fiables et de construire peu à peu les normes qui encadrèrent la conception des navires futurs.

26 *Ibid.*, p. 141.

27 *Ibid.*, p. 142.

Pourtant, ces décennies n'ont pas manqué de brillants ingénieurs, ceux-là mêmes qui ont été les auteurs des notes restées confinées aux pages du *Mémorial du Génie maritime*. Mais l'incrédulité de la hiérarchie et des décideurs tant civils que militaires a été plus forte. De même, la crainte de voir se briser une carrière a sans doute joué au moment où l'épisode de la Jeune École tendait à radicaliser les positions²⁸. Cela permet de mieux comprendre le silence gêné qui entourait la perte du *Bouvet*. Les commentaires furent rares, mais les rigueurs de la censure n'expliquent pas tout. En 1916, dans *La Revue Hebdomadaire*, Charles Ferrand²⁹ fut ainsi l'un des seuls à replacer la catastrophe du *Bouvet* dans son contexte : il insista sur le fait que la stabilité du navire, comme celle de tous ceux de sa génération, était trop mauvaise et que ce n'est pas la fatalité qu'il fallait invoquer, mais bien les défauts de conception³⁰.

AVANT LA GUERRE, PLUSIEURS SIGNAUX D'ALERTE N'ONT PAS ÉTÉ COMPRIS

Enfin, les signaux d'alerte donnés par les multiples incidents qui ont émaillé la vie des cuirassés engagés aux Dardanelles n'ont pas été pris en compte. On trouve dans les rapports des commandants successifs du *Bouvet* des indices qui font état du soupçon pesant sur la stabilité du navire, comme un écho aux preuves que les ingénieurs accumulaient³¹. La faiblesse du compartiment qui a précisément été touché par la mine avait été notée et les risques de chavirement évoqués. Pour y remédier, on avait imaginé de construire un système de tuyautage qui aurait mis en communication les compartiments symétriques afin de redresser le navire³². On doutait que cela suffise, mais le parti pris fut celui de la discrétion. On fit donc profil bas en attendant qu'entrent en service les cuirassés des programmes plus récents.

Le *Gaulois* et le *Charlemagne*, tous deux construits sur les mêmes plans, avaient connu deux incidents qui auraient dû alerter l'état-major. Pendant l'été 1910, le commandant Morin relata une situation critique vécue à bord du *Gaulois* devant la barre de Lisbonne. Probablement sous l'effet d'une houle de fond,

28 Sur cette question, voir M. Motte, « La Jeune École », *op. cit.*, chap. 3, p. 159-210.

29 Charles Ferrand, ingénieur en chef du génie maritime, connaissait bien le sujet pour avoir été, de 1898 à 1904, chef du bureau des constructions navales. Il quitta ensuite la Marine pour travailler dans l'industrie.

30 Charles Ferrand, « Réflexion sur les opérations maritimes », *La Revue hebdomadaire*, 25^e année, n° 17, 22 avril 1916, p. 462-489, *loc. cit.* p. 480.

31 SHD-MV, 7 DD 1 718, Dossier du *Bouvet*, rapport d'inspection de 1899 et rapport de 1907.

32 Les travaux ont été réalisés après 1904 et n'ont pas suffi à assurer la survie du navire. Les calculs réalisés à l'aide du modèle numérique ont montré que même si une solution plus radicale avait été choisie, c'est-à-dire le démontage des cloisons longitudinales permettant à l'eau de se répandre sur toute la largeur du navire, le chavirement se serait produit de toute façon (calculs réalisés avec le logiciel Calcoque).

le navire prit une gîte de 20°, totalement imprévisible compte tenu de la force du vent³³. Il est probable qu'à ce moment le bâtiment avait consommé une grande partie de son charbon et s'était donc retrouvé dans une situation de stabilité très faible. Cet incident marquant n'a donné lieu à aucune investigation, mais il a pu contribuer à donner des bases tangibles à tous ceux qui avaient des soupçons, ce qui explique que lors du deuxième incident, un an après, mais cette fois-ci sur le *Charlemagne*, on ait pris les choses au sérieux.

36

Le 30 mai 1913, lors d'une banale sortie en rade de Brest pour faire des essais, le cuirassé *Charlemagne* prit 35° de gîte, c'est-à-dire suffisamment pour inquiéter très vivement le commandant Raffier-Dufour³⁴. Le simple effet d'un vent soutenu, associé à un mouvement du gouvernail, avait suffi pour mettre le *Charlemagne* en danger de chavirer. Dès le 2 juin, une expérience de stabilité fut effectuée ainsi que des calculs. Les résultats montrèrent une diminution de la stabilité que les ingénieurs brestois attribuèrent à une accumulation de poids au-dessus de la ligne de flottaison³⁵. En effet, les formes de carènes étaient si mauvaises que des modifications même minimales de la répartition du matériel avaient eu des conséquences graves. Dans l'urgence, on procéda à un allègement du cuirassé et, notamment, à des modifications de son artillerie. Le débat fut vif : il s'agissait en fait de déterminer ce qui faisait réellement la valeur militaire du navire, et de choisir entre une meilleure stabilité ou un large panel de canons. Une seconde épreuve de stabilité fut réalisée le 28 juin afin de mesurer les progrès réalisés. Les résultats ne furent pas très concluants, malgré l'optimisme de la direction des constructions navales. Au sein de celle-ci, on pensait qu'une répartition rigoureuse des poids assurerait la valeur militaire du navire. Pourtant, aucun des travaux prescrits ne fut réalisé. On peut attribuer ce retard à l'incrédulité des décideurs, et notamment du chef d'état-major de la Marine, le vice-amiral Le Bris, qui, le 18 juin, dans une note adressée au bureau des constructions navales, s'agaça du fait qu'on envisageait de démonter de l'artillerie sur un « bâtiment dont la parfaite navigabilité s'est affirmée à la mer pendant 15 ans³⁶ ». Effaré par le rapprochement qu'il fit entre ce qu'il a vécu à bord du *Charlemagne* et les courbes de stabilités établies pour différents états de chargement, le commandant Raffier-Dufour prit alors les devants et proposa le 5 août de lester le navire de gueuses cimentées pour régler définitivement le

33 SHD-MV, 7 DD 1785, Dossier du *Gaulois*, Devis de campagne rédigé par le capitaine de vaisseau Michel Morin.

34 SHD-MV, 7 DD 1951, Dossier du *Charlemagne*, Note du capitaine de vaisseau Étienne Raffier-Duffour à l'amiral commandant en chef la 1^{re} Armée navale, 6 juin 1913.

35 *Ibid.*, Note du préfet maritime à Brest pour la direction centrale des constructions navales, 4 juin 1913.

36 *Ibid.*, Note du chef d'état-major général de la Marine, le 18 juin 1913.

problème³⁷. Cette solution était d'autant plus acceptable que le navire venait d'être affecté à l'École de canonnage. C'était en quelque sorte une fin de carrière sans risque qui se dessinait pour le vieux cuirassé. Le lest ferait tomber la vitesse, mais qu'importe : il n'était plus destiné à combattre. Cependant, la direction des réparations ne l'entendit pas ainsi. En septembre 1913, la décision fut prise de choisir des gueuses amovibles afin qu'en cas de conflit « le navire puisse reprendre son rang dans l'escadre active³⁸ ». Parmi tous ceux qui avaient été amenés à tirer des conclusions de l'incident du 30 mai, seul le commandant, pour l'avoir vécu, avait compris que la stabilité du navire était si mauvaise que cela lui ôtait toute valeur militaire.

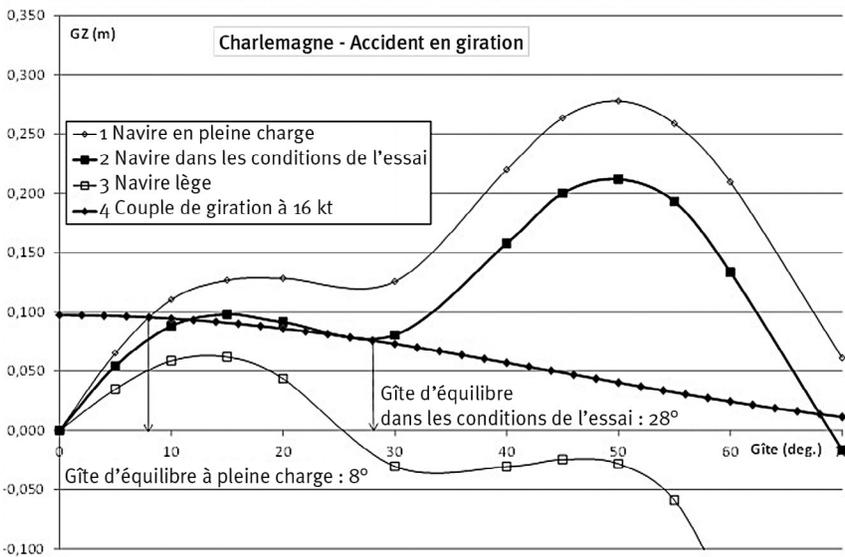


Fig. 1. Courbes de stabilité du *Charlemagne*

Cette figure présente les courbes de stabilité du bâtiment mentionnées précédemment (courbe des GZ) et fait la synthèse de l'incident survenu au *Charlemagne*. On estime que le 30 mai le navire se trouvait dans des conditions de stabilité correspondant à la courbe 2, ce qui signifie qu'elle était médiocre. À pleine charge, c'est-à-dire dans les conditions les plus favorables, le navire n'aurait dû s'incliner, sous l'effet du vent, que de 8°. La courbe 4, qui représente les efforts estimés associés à la giration du navire, montre une gîte qui s'établit à 28° dans ces conditions, correspondant assez bien aux 35° estimés par le commandant Raffier-Dufour. La gîte ainsi occasionnée s'ajoute à celle qui résulte de la stabilité du navire.

37 *Ibid.*, Lettre du capitaine de vaisseau Étienne Raffier-Dufour au commandant de la 3^e escadre. Cette solution a le mérite de faire descendre considérablement le centre de gravité du navire, ce qui compense la très mauvaise forme de la coque.

38 SHD-MV, 7 DD 1 951, Dossier du *Charlemagne*, dossier réalisé par la 4^e section de la direction centrale des constructions navales à l'intention du préfet maritime à Toulon au sujet de la stabilité du *Charlemagne*, 17 septembre 1913.

Jusqu'à la veille de la guerre, les cuirassés les plus anciens sont mis en réserve puis désarmés comme le *Masséna*, le *Charles Martel* ou le *Carnot*. Les carrières du *Bouvet*, du *Charlemagne*, du *Gaulois*, du *Saint Louis*, du *Jauréguiberry* et du *Suffren* auraient manifestement dû suivre le même chemin, sans heurt et sans qu'une lumière trop crue ne soit portée sur leurs défauts. On pouvait maintenir des illusions à peu de frais tout en ne prenant aucun risque en les transformant en navires-écoles. Mais, dans la perspective d'un conflit qui se précisait, leur destin a connu un rebondissement ultime, sans qu'aucun jugement solidement étayé n'ait pu être arrêté sur leur valeur réelle.

38

L'étude de la courbe de stabilité des navires britanniques de la classe *Canopus* montre une situation qui n'est pas très différente de celle des prédreadnoughts français. La valeur militaire de ces navires est aussi très faible, car ils ne sont pas en mesure de supporter de manière satisfaisante les avaries de combat. Les figures ci-après résument les études qui ont été faites – avec des modèles mathématiques modernes – de la stabilité des cuirassés engagés aux Dardanelles. Les navires présentés dans la comparaison sont le *Bouvet* (1895), le *Gaulois* (1896), le *Charlemagne* (1895) et le *HMS Canopus* (1897)³⁹. Le *Courbet* (1911) et le *HMS Dreadnought* (1906) qui, sans être présents à la bataille des Dardanelles, sont des bateaux de l'époque, construits quelques années plus tard, et que nous retiendrons comme références. La **figure 2** présente, pour le critère des efforts de redressement maximaux (GZ max), les valeurs obtenues par l'utilisation d'un outil numérique actuel dans lequel les plans et la répartition des masses du navire ont été saisis en fonction du déplacement des navires.

La faiblesse des valeurs pour les quatre navires présents aux Dardanelles les rend dangereux – au vu des critères actuels⁴⁰ – et, surtout, ne leur permet pas de disposer d'une réserve de stabilité suffisante pour pouvoir supporter une avarie de combat. De surcroît, cette dernière rend dissymétrique la répartition des poids sur le navire en raison de l'existence de la cloison longitudinale : la gîte sera alors si importante que le navire chavirera, ce qui fut le cas du *Bouvet*, notamment. Pour ces navires, la stabilité est si mauvaise que les autres paramètres associés à la courbe des GZ ont exactement le même comportement, sauf en ce qui concerne la stabilité 'navire droit' qui était le seul paramètre retenu par certains architectes lors de la conception de leur navire. Cette déficience de la stabilité peut s'expliquer, d'un point de vue technique, par la forme de la section des navires reportée sur la **figure 3**.

³⁹ Lors de l'engagement du 18 mars presque tous les cuirassés de la classe *Canopus* sont présents : les *HMS Vengeance*, *Albion*, *Ocean* et *Canopus*.

⁴⁰ Ces critères sont définis dans les normes publiées par l'Organisation maritime internationale et disponibles dans l'ouvrage suivant : *Recueil international des Règles de stabilité à l'état intact*, Londres, IMO Publishing, 2009.

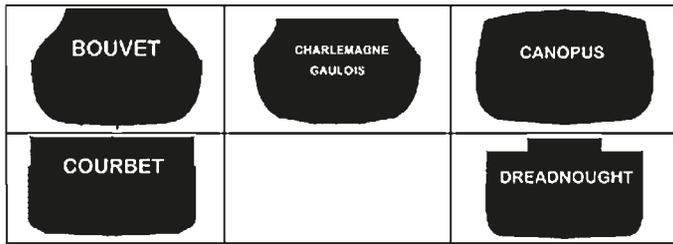


Fig. 2. Comparaison de la stabilité des navires par rapport à une valeur de référence moderne

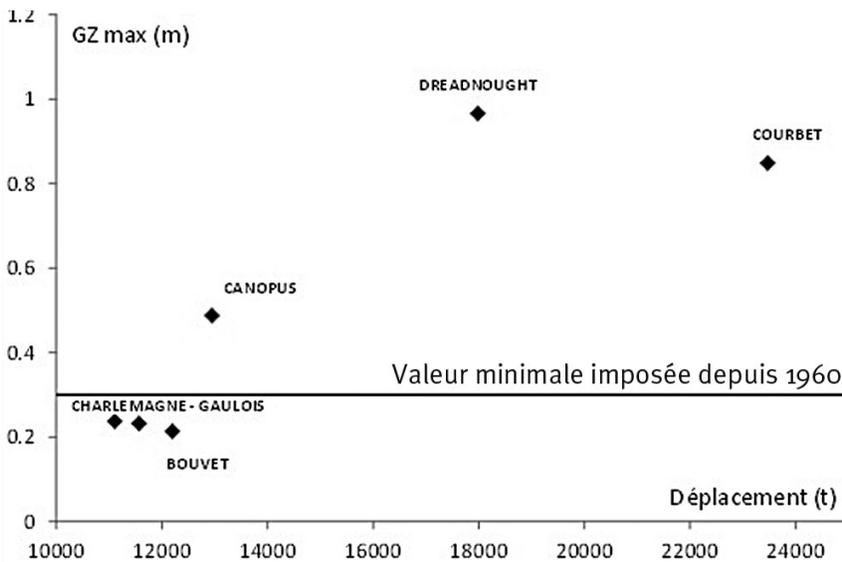


Fig. 3. Silhouette de la coque des cuirassés

Les formes très frégatées des navires de la première ligne du tableau limitent l'augmentation des efforts de redressement lorsque le navire s'incline⁴¹. Les navires de la seconde ligne, au contraire, possèdent des murailles droites beaucoup plus favorables à la stabilité du bâtiment. Les qualités que doit posséder un navire relèvent à la fois de sa stabilité, pour le rendre capable de résister à une avarie de combat entraînant une entrée d'eau, et de la tranquillité de plateforme qui permet la précision du tir même par mer formée. Si on limite la notion de stabilité à celle de stabilité initiale, et c'est souvent cette seule valeur qui était retenue pour juger un navire, l'antagonisme de ces deux qualités conduit à diminuer la stabilité au profit de la tranquillité et débouche sur un risque de chavirement qui serait jugé inacceptable aujourd'hui. Il faudra

⁴¹ Le volume entrant dans l'eau et sur lequel s'applique la force d'Archimède diminue avec l'augmentation du frégatage.

attendre une prise de conscience concernant l'importance de la stabilité aux grands angles de gîte pour pouvoir réconcilier ces deux qualités importantes sur un même bâtiment.

LE VIRAGE STRATÉGIQUE DE L'AUTOMNE 1915 : L'ABANDON DÉFINITIF DE LA GUERRE D'ESCADRE

40 La prise de conscience que les prédreadnoughts ne pouvaient pas être employés comme on le prévoyait, accéléra la grande réflexion qui eut lieu au milieu de l'année 1915 et qui aboutit à l'idée que la guerre d'escadre n'était plus possible. Si, dès le début de la guerre, la bataille navale, ardemment souhaitée, ne se produisit pas, car la flotte autrichienne resta prudemment au port jouant alors le rôle de *fleet in being*, elle était d'autant moins envisageable que l'on savait que la plupart des navires destinés à y participer étaient inaptes à survivre à la moindre avarie de combat. De fait, au cours de l'automne 1915, et, surtout, après l'arrivée de l'amiral Lacaze au ministère de la Marine, les moyens alloués à l'entretien et à l'amélioration des cuirassés diminuèrent au point que ne furent réalisés que les travaux strictement nécessaires. Pour autant, on chercha à améliorer la stabilité à moindres frais, et ce dans le cadre de la lutte contre les sous-marins. Les cuirassés furent désormais employés à escorter les transports de troupes et les navires marchands. Ils risquaient gros face aux torpilles et aux mines. Les services des constructions navales ressortirent alors une étude réalisée au début de l'année 1915 sur des dispositifs destinés à rétablir l'équilibre du bâtiment pour les cuirassés des classes *République* et *Danton*⁴² : il s'agissait de mettre en communication les compartiments symétriques de ceux qui avaient subi l'avarie. Mais la vitesse de remplissage trop faible et le poids de l'eau permettaient simplement au navire de couler droit. Au moins, l'équipage aurait eu une chance supplémentaire de survivre. C'est un aspect des choses qui n'avait jamais été évoqué avant la guerre, étant entendu que la mort des marins était envisagée soit à l'occasion d'une fortune de mer – mais cela relevait de la fatalité –, soit au combat. Dans ce cas, la protection des hommes était garantie par le blindage. La perte de l'équipage liée à un défaut de conception du bâtiment n'avait pas été anticipée avant le drame du *Bouvet* et les torpillages du *Léon Gambetta*, le 27 avril 1915, et du croiseur cuirassé *Amiral Charner*, le 8 février 1916⁴³. Le risque était maintenant bien identifié et, pour le rendre acceptable aux équipages, il fallait y faire face. Les officiers du croiseur cuirassé *Latouche-Tréville* estimaient qu'en cas d'avarie sous la

42 SHD-MV, SS Oc 10, Note au sujet de redressement des cuirassés de 15 000 tx, 29 juin 1915.

43 Ce navire a été torpillé le 8 février 1916 au large de Beyrouth ; il n'y eut qu'un seul survivant.

ligne de flottaison, le navire, grâce à son tuyautage destiné à rééquilibrer le bâtiment, coulerait droit et que la moitié des embarcations pourraient flotter pourvu qu'elles aient été préalablement désarrimées. On calcula alors le nombre d'hommes qui pourraient les rejoindre à la nage, pour en déduire le nombre de radeaux de sauvetage dont il faudrait équiper le bâtiment. Cependant, les moyens de sauvetage individuels étaient nettement insuffisants. Ce n'était que de simples collets de liège, impropres à maintenir les naufragés à la surface. Dans l'urgence, on confectionna à bord, avec le liège des soutes à munitions, des ceintures réellement efficaces. L'équipage du *Waldeck Rousseau* en réalisa 300. Pour la première fois, on avait réfléchi au moment qui suit le naufrage d'un navire de guerre avec la perspective de faire survivre l'équipage⁴⁴.

La stabilité du bâtiment est donc sans doute le paramètre qui a le moins bien été pris en compte sur les navires qui furent engagés dans le conflit. Hélas ! C'est aussi celui qui était le plus déterminant pour faire face aux avaries de combat, surtout à celles provoquées par l'explosion d'une torpille ou d'une mine. L'état-major français fit le choix de ne pas épuiser les ressources déjà faibles de la Marine dans la recherche d'un vain remède et s'orienta résolument dans la direction de la lutte contre les sous-marins avec un grand pragmatisme. La *Navy*, quant à elle, s'acharna à construire des navires de combat à l'épreuve des avaries. Cet effort désespéré et brouillon conduisit à des réalisations pour le moins curieuses, comme les quatre *monitors*⁴⁵ de la classe *Abercrombie*, défendus par Churchill, et lancés en avril 1915⁴⁶. Conçus pour s'approcher de côtes infestées par les mines, ils présentaient un renflement extrême au niveau de la flottaison, telle une large bouée, destinée à faire flotter le navire même rempli d'eau. Le revers de la médaille était une vitesse et une tenue à la mer ridicules. Leur carrière fut courte et sans éclat : ils furent les derniers jalons d'une longue période de près de soixante ans commencée avec l'abandon du grément, pendant laquelle l'intuition, souvent mauvaise conseillère, a peu à peu cédé la place à la rationalité scientifique.

44 SHD-MV, SS Oc 10, Note sur les moyens de sauvetage, rédigée à bord du *Latouche-Tréville*, 20 mars 1916.

45 Le *Monitor* est un cuirassé de moyen tonnage, bas sur l'eau et muni d'un gros canon monté sur tourelle. Le premier exemple de ce type de navire est né pendant la guerre de Sécession.

46 Jim Crossley, *Monitors of the Royal Navy: How the Fleet Brought the Big Guns to Bear*, Barnsley, Pen & Sword, 2013.

« TRANCHÉES MOUVANTES... » : VIVRE ET COMBATTRE
SUR LES TORPILLEURS ET CONTRE-TORPILLEURS
DE LA ZONE DES ARMÉES DU NORD

Olivier Gomez
Professeur agrégé d'histoire-géographie

Promue par de nouvelles approches et par une ample controverse sur les raisons de la ténacité des soldats¹, la compréhension de l'expérience combattante pendant la Grande Guerre a été profondément renouvelée. Paradoxalement, les marins semblent avoir échappé à ce regain d'intérêt historiographique, au moins en France. Cela peut tenir au fait qu'ils appartenaient à une arme spécialisée, majoritairement composée d'engagés, et dont les effectifs ne représentaient en 1918 que 2 à 3 % de ceux de l'armée de Terre². Ce moindre intérêt est peut être aussi dû au fait que la Marine fut proportionnellement moins touchée par l'hécatombe : 11 500 morts durant le conflit, soit environ 7 % de l'effectif engagé, à comparer aux 22 % de pertes enregistrées dans l'infanterie³. Ce fut d'ailleurs, à terre, notamment dans la défense de Dixmude, que les marins subirent les pertes les plus importantes⁴. Est-ce à dire qu'ils n'auraient pas connu à la mer d'expérience combattante significative ? On pourrait le croire, tant est prégnante l'idée, rappelée récemment par Paul Kennedy, selon laquelle le premier conflit mondial « ne s'accompagna, pour ainsi dire, d'aucune grande

- 1 Jean-Yves Le Naour, « Le champ de bataille des historiens », *La Vie des idées*, 10 novembre 2008, <<http://www.laviedesidees.fr/Le-champ-de-bataille-des.html>> (consulté le 15 février 2014).
- 2 Service historique de la Défense, archives de la Marine à Vincennes (désormais SHD-MV), SS Ed 26, état-major général de la marine (désormais EMGM), 4^e section, personnel militaire, *Situation des effectifs de la Marine*, 5 février 1918.
- 3 Pierre Niauxat, « La marine française face à la pathologie et à l'épidémiologie pendant la première guerre mondiale », dans Christian Buchet (dir.), *L'Homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997, p. 417-441, *loc. cit.* p. 420 ; Frédéric Rousseau, *La Grande Guerre. En tant qu'expériences sociales*, Paris, Ellipses, 2006, p. 48.
- 4 Entre le 7 août 1914 et le 10 décembre 1915, 6 518 marins furent tués, blessés ou considérés comme disparus dans les engagements de la Brigade des fusiliers-marins. D'après Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, Paris/Limoges, Lavauzelle, 1983, t. II, *De la vapeur à l'atome*, p. 277.

opération maritime⁵ ». Cette analyse n'est pas nouvelle et était déjà partagée par les marins de la Grande Guerre.

Dans la nuit du 3 août 1914, les forces françaises avaient en effet appareillé pour interdire le passage du Pas de Calais. Pour les marins, persuadés de leur infériorité, il s'agissait « de couler au bon endroit », pour reprendre le mot de l'enseigne de vaisseau⁶ Louis Guichard⁷. Mais le corps de bataille allemand ne se présenta jamais. Le poids de cet affrontement décisif, fantasmé ou redouté, mais sans cesse différé, et, *in fine*, jamais advenu, ne cessa de s'alourdir : « est-ce notre faute si l'ennemi n'est pas venu ? », constatait amèrement le marin⁸. Peut-être aiguillonnés par le fait que la Marine ne fut pas citée dans les remerciements officiels lors de l'armistice de 1918⁹, plusieurs officiers ayant eux aussi servi en Manche et en mer du Nord publièrent après-guerre des récits mettant en avant leur action¹⁰. Auguste Thomazi, ancien chef d'état-major de l'amiral Pierre Ronarc'h, commandant de la Zone des Armées du Nord¹¹, raconta, avec moult détails, l'expérience des unités engagées dans le Pas de Calais¹². Paul Chack en fit un récit enlevé dans son ouvrage *Sur les bancs de Flandre*, publié en 1927¹³. L'histoire des marins français embarqués dans ce secteur semble s'être cristallisée autour de ce texte épique, sans cesse réédité et cité¹⁴.

Proposer une relecture de cette expérience combattante en s'intéressant à la « petite guerre » menée à proximité des côtes fait l'objet de la présente recherche : torpilleurs, chalutiers et sous-marins britanniques et français s'y opposèrent aux sous-marins et aux torpilleurs allemands stationnés dans les ports de Bruges, Zeebrugge et Ostende. Chez les Britanniques, la défense de cette zone incombait à la *Dover Patrol* créée en octobre 1914. Du côté français, il fallut attendre la création le 25 mars 1916 de la ZAN pour y unifier le commandement maritime.

5 Paul Kennedy, « Les mers », dans Jay Winter (dir.), *La Première Guerre mondiale*, t. I, *Combats*, Cambridge/Paris, Fayard, 2013, p. 350.

6 Désormais EV. Par la suite, les grades seront donnés par les seules initiales : par exemple, LV pour lieutenant de vaisseau, CC pour capitaine de corvette, CF pour capitaine de frégate.

7 Louis Guichard, *Au Large 1914-1918*, Paris, La Renaissance du Livre, 1919, p. 12.

8 *Ibid.*, p. 15.

9 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, *op. cit.*, p. 278.

10 Voir, par exemple : Fernand Darde, *Souvenirs de chasse aux sous-marins allemands. Les patrouilles du contre-torpilleur Fanion*, Paris, Librairie académique Perrin et Cie, 1919 ; Jacques Fierre, *80 000 milles en torpilleur, récits de chasse aux sous-marins (1914-1916)*, Paris, Perrin, 1918 ; Louis Guichard, *La Guerre des enseignes*, Paris, La Renaissance du Livre, 1929 ; Marcel Rondeleux, *L'Apogée de la guerre sous-marine. Journal d'un commandant d'escadrille de patrouille 1917-1918*, Paris, Les Éditions de France, 1937.

11 Désormais ZAN.

12 Auguste Thomazi, *La Guerre navale dans la Zone des Armées du Nord*, Paris, Payot, 1925.

13 Paul Chack, *Sur les bancs de Flandre*, Paris, Les Éditions de France, 1927.

14 Voir Jean-Jacques Antier, Paul Chack, *Histoire maritime de la Première Guerre mondiale*, Paris, France-Empire, 1992 ; Henri Ortholan, *La Guerre sous-marine 1914-1918*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2008.

La disproportion des forces était patente. La 6th Flottilla et l'*Auxiliary Patrol* alignèrent jusqu'à près de six cent bâtiments quand les Français ne purent en mettre en ligne plus de quatre-vingt¹⁵. Dans ces conditions, la Marine française fut réduite à jouer un rôle « d'appoint » sous la direction de la *Royal Navy*¹⁶. Pour la défense côtière, la France disposait de petits « torpilleurs numérotés » d'environ cent tonnes, de « contre-torpilleurs » de 300 à 450 tonnes, portant une soixantaine d'hommes, et de « torpilleurs d'escadre » de plus de 800 tonnes, servis par une centaine de marins.

Pour tenter d'approcher ce que fut l'expérience combattante à bord, on peut s'appuyer sur de multiples sources. Une partie des récits publiés après-guerre fut en effet rédigée à partir des travaux réalisés au sein du Service historique de la Marine créé en 1919. C'est là que des officiers vétérans ou en formation à l'École de guerre navale multiplièrent les études opérationnelles portant sur le conflit. André Roquebert consacra ainsi près de 800 pages à la Marine française dans la ZAN¹⁷. Ces monographies décrivent les opérations quasiment au jour le jour, sans beaucoup de commentaires, la liberté d'interprétation étant contrainte, tant par la méthode historique retenue que par le devoir de réserve¹⁸. Il est également possible de consulter les sources primaires au Service historique de la Défense – rapports de mer, journaux de bord, dossiers individuels des officiers, sous-série SS. Par ailleurs, bien que la Marine ne semble avoir été que peu concernée par le retour en grâce des témoignages¹⁹, il existe quelques journaux intimes ou correspondances d'officiers, comme celle de Louis Vennin²⁰, qui permettent d'approcher le quotidien à bord des torpilleurs. Pour les équipages, les sources sont plus difficiles d'accès, et plus rares. Les études quantitatives peuvent néanmoins s'appuyer sur les rôles d'équipage conservés dans les ports de désarmement des navires²¹.

15 Reginald H. Bacon, *La Patrouille de Douvres* [1919], Paris, Payot, 1933, p. 54 ; SHD-MV, Bib., 12 A 32 1 ; André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, s.d., non publié, t. I, p. 34 ; SHD-MV, Bib., 11 T 74, LV Bonneau, *La Lutte contre les sous-marins dans la Zone des Armées du Nord (1915-1918)*, mémoire de l'École de guerre navale, 1925, non publié, p. 24.

16 André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. II, p. 35 et 37.

17 *Ibid.*, p. 229.

18 Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue d'histoire maritime*, n° spécial 10-11, Paris, PUPS, 2011, p. 341-356, loc. cit. p. 343-347.

19 Christophe Prochasson, *14-18, retours d'expériences*, Paris, Tallandier, 2008, p. 16.

20 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, Paris, Christian, 2008.

21 Cet article prolonge notre mémoire de Master 2 : « *Tranchées mouvantes* ». *Les équipages de torpilleurs français en Manche et à Dunkerque (1914-1918)*, sous la dir. de Thierry Bonzon et Jean de Préneuf, Université Paris-Est, 2009. Cette étude porte sur 187 officiers, ayant servi sur huit torpilleurs dont la présence à Dunkerque est attestée pendant la guerre.

À partir de ces sources, l'expérience des équipages des torpilleurs de la ZAN peut être envisagée à la lumière des questionnements contemporains sur la Grande Guerre : comment ont-ils tenu ? Quelles étaient les relations entre officiers et matelots ? Quelles violences ont subi – ou donné – ces marins, astreints à un service de patrouille dangereux, mais souvent interrompu par les séjours au port ? Dans la mesure où seul un faible nombre d'entre eux eut d'ailleurs l'occasion d'engager le feu avec l'ennemi, peut-on considérer, en reprenant une image du LV Louis Guichard, qu'ils servirent dans des « tranchées mouvantes²² » ?

DES ÉQUIPAGES ET DES ÉTATS-MAJORS FRÉQUEMMENT RENOUELÉS

46

Les officiers embarqués sont presque tous des engagés à l'exception de la minorité des officiers de la marine marchande mobilisés, dont les dossiers individuels n'ont pu être consultés. Pour un officier de carrière, le passage sur un torpilleur représentait soit une possible affectation à la sortie de l'École navale, soit un premier commandement. L'état-major d'un torpilleur d'escadre se composait alors d'un commandant – LV, CC ou CF – et d'en moyenne quatre autres cadres, celui d'un contre-torpilleur, bâtiment plus petit, étant réduit à environ trois autres officiers. On prenait en général le commandement vers sa quarantième année ; les autres officiers du bord étaient beaucoup plus jeunes. La durée du commandement était d'environ deux ans sur les contre-torpilleurs et d'un an sur les grands torpilleurs d'escadre. Quant aux cadres subalternes, 80 % restèrent moins d'un an à bord, sans que les archives consultées permettent de connaître les raisons de cette rotation rapide. L'impact du conflit sur leur carrière est difficile à apprécier, même s'il est probable que la participation à des actions de guerre favorisa les promotions. Elles furent amplifiées par la recreation en 1917 du grade de capitaine de corvette, destinée à fluidifier l'avancement et à répondre au besoin croissant en cadres intermédiaires.

Quant aux équipages, ils se composaient d'une dizaine d'officiers marinières – premiers maîtres et seconds maîtres –, d'une quinzaine de quartiers-maîtres et de trente à quarante matelots. En 1913, les équipages de la Marine comptaient 43 % de conscrits, 37 % d'engagés et 20 % d'inscrits maritimes²³. La guerre bouleversa cette organisation : de 1914 à 1916, une partie des inscrits

22 Louis Guichard, *Au large – 1914-1918*, Paris, La Renaissance du Livre, 1919, p. 6.

23 Jean Raoult, *La Question du recrutement dans la marine de guerre française*, Paris, Les Presses modernes, 1930, p. 66 ; voir aussi SHD-MV, SS Ed 26, note du CF Nielly, 11 janvier 1919.

maritimes réservistes fut versée dans l'armée de Terre²⁴ ; simultanément, des soldats mobilisés, volontaires pour servir dans la Marine, y furent affectés. Sur les contre-torpilleurs *Étendard*, *Oriflamme* et *Tromblon*, la part de ces jeunes soldats mobilisés atteint 15 à 20 % de l'équipage en 1916. Il faut ajouter à ces échanges entre armées, des possibilités d'engagement volontaire dans la Marine, ouvertes par un décret du 8 août 1913 et étendues par un décret du 16 septembre 1914. Sur les trois contre-torpilleurs, la part des premiers engagements volontaires dans l'équipage passa de moins de 5 % en 1913 à près d'un tiers en 1918. On peut y voir une stratégie de contournement afin d'éviter l'affectation au front terrestre en devançant l'appel de sa classe²⁵. Par ailleurs, soucieuse d'assurer le fonctionnement régulier des bâtiments, la Marine suspendit les mutations au début du conflit, avant de ramener la durée d'embarquement à bord des torpilleurs et patrouilleurs de trente-six à dix-huit mois. La gestion des effectifs fut aussi compliquée par le recrutement, sur la base du volontariat, des équipages des sous-marins et des services de l'aéronautique navale. Les dispositions prises pour assurer « l'égalité des charges militaires », comme la limitation des affectations à terre, décidée en avril 1917, ou l'obligation de servir dans une unité combattante, étendue aux marins en janvier 1918, modifièrent également la composition des équipages²⁶. L'examen des rôles de trois contre-torpilleurs montre que le taux de rotation annuel des effectifs descendit rarement au-dessous de 40 %. Sur 982 marins ayant servi à bord, on constate que la moitié y restèrent moins d'un an, un tiers de un à trois ans, et seulement 8 à 15 % plus de trois ans. Cependant, sur la soixantaine de disparus dans l'explosion de l'*Étendard* dans la nuit du 24 au 25 avril 1917, une vingtaine était déjà à bord en 1914. La diversité des parcours rend ici difficile toute généralisation.

SERVIR ET TRAVAILLER SUR UN TORPILLEUR : QUAND LE MARIN SE FAISAIT OUVRIER

Que ce soit en temps de paix ou de guerre, une part appréciable du temps des marins se passait au port dont le principal était alors Dunkerque, situé à trente kilomètres du front²⁷. Le charbonnage y avait lieu après chaque sortie sur un

24 Pour une étude complète sur ce sujet au début de la guerre, voir SHD-MV, 1 CC 315, LV F. Bard, *La Mobilisation. Situation des forces navales et répartition stratégique*, École de guerre navale, 1925.

25 Frédéric Rousseau, *La Guerre censurée, une histoire des combattants européens de 14-18* [1999], Paris, Éditions du Seuil, 2003, p. 20.

26 *Bulletin Officiel de la Marine* (désormais *BOM*), 2^e semestre 1915, 10 décembre 1915, p. 512 ; 1^{er} semestre 1917, 5 avril 1917, p. 324. Voir sur le même sujet, *BOM*, 2^e semestre 1917, 12 octobre 1917, p. 362 ; 22 décembre 1917, p. 674 ; 1^{er} semestre 1918, 14 mars 1918, p. 363 ; 2^e semestre 1918, 6 août 1918, p. 92.

27 Albert Chatelle, *Dunkerque pendant la guerre 1914-1918*, Paris, Picquart, 1925, p. 122.

torpilleur de cent tonnes, tous les trois ou quatre jours pour un contre-torpilleur, et tous les dix jours environ pour les torpilleurs d'escadre. Même les unités fonctionnant principalement au mazout devaient embarquer régulièrement une tonne de charbon pour les cuisines et poêles de chauffage. Les hommes devaient donc fréquemment porter à bord des sacs de briquettes de charbon, ou pelleter le combustible. Commandant du contre-torpilleur *Sape* en Méditerranée en 1914, Louis Vennin compte huit heures de charbonnage et de ravitaillement pour cinquante-six heures de mer effectuées²⁸. Après le chargement, l'équipage devait encore procéder au nettoyage du bâtiment et tenter de se débarrasser « d'une poussière noire » dont les marques étaient « à peu près indélébiles »²⁹. Des pannes récurrentes, liées à une utilisation intensive des navires, obligeaient également à des réparations fréquentes au port. Le torpilleur d'escadre *Capitaine-Mehl*, mis en service en 1912, fut ainsi indisponible en raison de diverses avaries pendant trente-sept jours sur cent trente entre le 8 décembre 1917 et le 17 avril 1918 – 28 % du temps environ –, auxquels il faut ajouter dix jours de patrouille annulée pour cause de mauvais temps³⁰. Ces difficultés ne sont cependant pas propres à la Manche orientale ou à la mer du Nord³¹.

Dès que le navire n'était plus en patrouille, l'équipage était tenu d'assurer la « propreté du bâtiment » et sa maintenance³². Une journée au port débutait en général vers six heures du matin par le branle-bas de l'équipage pour le déjeuner. Après l'appel et le « lavage corporel », les travaux d'entretien se déroulaient de 7 heures à 11 heures puis cessaient une heure pour le dîner. Le travail reprenait ensuite jusqu'à 16 heures ou 17 heures, puis s'interrompait à nouveau pour le repas. Les marins pouvaient aussi être désignés pour des corvées sur d'autres bâtiments ou à terre³³. Des cours de théorie, de natation ou de sauvetage d'un homme à la mer étaient organisés³⁴. Au port, l'équipage bénéficiait par roulement, d'une « permission » de quelques heures à terre, voire d'une nuit. Le repos du dimanche était respecté et certains officiers disposaient de logements en ville³⁵.

28 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 101.

29 *Ibid.*, p. 94.

30 Henri de Parseval, *Carnet de campagne 1915-1918*, non publié, p. 51-60, document aimablement communiqué par son arrière-petit-fils, Aymeric de Parseval.

31 Thomas Vaisset, « Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914-mai 1915) », dans Jean de Préneuf, Eric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Économica, 2014, p. 351-358, loc. cit. p. 358.

32 SHD-MV, SS Y 334, *Magon*, journal du 8 juin au 12 août 1914.

33 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, Grenoble, Glénat, 1995, p. 388.

34 SHD-MV, SS Y 334, *Magon*, journal du 22 février au 14 juin 1917.

35 SHD-MV, SS La 25, Ordre du 13 mars 1916.

À Dunkerque, les marins pouvaient rencontrer des soldats et ouvriers de différentes nationalités, mais aussi des réfugiés, blessés et permissionnaires. Pour les officiers, et particulièrement pour les commandants astreints à une fonction de représentation³⁶ et parlant presque tous anglais, les occasions de rencontre étaient fréquentes. À l'été 1918, le CC Louis Vennin, commandant le *Mécanicien-Principal-Lestin*, déjeune à trois reprises avec le maire de Dunkerque³⁷. Il faut ajouter aux visites réglementaires les traditions de sociabilité bourgeoise qui unissaient les officiers³⁸. Les hommes d'équipage, quant à eux, pouvaient se rendre dans les Foyers du marin. Ces établissements proposaient salle de lecture, piano, buvette, représentations théâtrales ou cinématographiques, et activités de plein air³⁹. L'accès aux débits de boisson avait été fortement limité. L'attitude des autorités envers l'alcool, dont la vente aux militaires avait été interdite en mars 1915, resta cependant ambiguë : la consommation de « boissons dites hygiéniques : vin, bière, cidre ou apéritifs à base de vin titrant moins de 23° » était en effet tolérée⁴⁰. S'il est difficile d'estimer les problèmes dus à l'alcoolisme, des officiers s'en plaignirent à plusieurs reprises⁴¹. Et on relève dans la correspondance des torpilleurs plusieurs affaires d'absence illégale, d'ivresse sur la voie publique ou de tentative d'introduction d'alcool à bord⁴². Les mauvaises rencontres restaient cependant limitées par l'impératif du retour à bord avant 21 heures. Par ailleurs, pour éviter les bombardements de Dunkerque, les lumières susceptibles d'être visibles par avion durent être masquées à compter du 7 octobre 1917, ce qui fait, selon Louis Vennin, qu'« il y a de quoi se casser cent fois la figure à vouloir traverser la ville à la nuit »⁴³. En définitive, exceptées ces contraintes dues à la proximité du front, la vie au port ne se distingua sans doute que peu de celle du temps de paix⁴⁴.

36 SHD-MV, Bib., 27 H 57, Article 159 du décret du 15 mai 1910 sur le service à bord (édition de 1926).

37 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 380 (22 juin 1918), p. 391 (2 août 1918), p. 394 (12 août 1918).

38 Voir SHD-MV, GG 2 69, Fonds privé Édouard Archambeaud.

39 Jean de Prêneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat en histoire, Université de Paris X-Nanterre, 2007, t. II, p. 629-632.

40 Archives municipales de la ville de Dunkerque (désormais AMD), série H « Affaires militaires », sous-série 4 H : « Mesures d'exception et faits de guerre », 4 H 6 : « Maintien de l'ordre public, 1913-1919 ».

41 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 409.

42 Voir, par exemple, SHD-MV, SS La 27 : correspondance reçue des torpilleurs, lettres A-G : rapports concernant des matelots : *Dunois* (rapport du 9 février 1915), *Durandal* (26 décembre 1914), *Épieu* (8 mai 1915) ; *Étendard* (9 août 1916) ; rapport concernant un quartier-maître : *Arquebuse* (1915).

43 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 424.

44 Louis Barthas, *Les Carnets de guerre de Louis Barthas, tonnelier, 1914-1918* [Paris, Maspero, 1978], Paris, La Découverte, 1997 ; voir, par exemple, le 6^e cahier, p. 151.

Les quelques désagréments provoqués par la guerre à Dunkerque n'étaient rien en regard de ce qui attendait les marins à la mer. L'appareillage se préparait par l'allumage des feux, jusqu'à trois heures avant le départ sur le torpilleur d'escadre *Bouclier*, pourtant lancé en 1911⁴⁵. Il fallait ensuite s'insérer dans le trafic et passer les écluses donnant accès au chenal conduisant vers la mer. Dunkerque accueillait alors plus de 15 navires de commerce par jour, sans compter les bateaux de pêche, les chalutiers armés et les bâtiments de guerre. Cet encombrement n'était pas sans conséquence opérationnelle car il ralentissait la sortie des unités de combat en cas d'alerte⁴⁶. En dépit de la mise en place d'une commission du port pour réguler le trafic, son intensité entraînait aussi des abordages fréquents, notamment la nuit. Des torpilleurs furent alors stationnés au mouillage dans la rade, « sous les feux », et prêts à appareiller. À partir du 12 juin 1916, la rade fut divisée en deux parties, la zone Ouest pour les bâtiments de commerce et la zone Est, d'où pouvait venir une attaque, où étaient positionnés les navires de guerre.

Y stationner, c'était déjà être en mer du Nord, c'est-à-dire, selon Jean Meyer, « une des mers les plus difficiles du globe », caractérisée par de faibles profondeurs, des ondes de tempête violentes, des brumes et brouillards denses, de fortes marées et la présence de bancs de sable⁴⁷. À ces difficultés, il fallait ajouter la mauvaise tenue à la mer des torpilleurs. Le 24 avril 1918, Louis Vennin, commandant du *Mécanicien-Principal-Lestin* notait ainsi : « cette rade est ouverte à tous les vents et à la mer, si bien qu'en ce moment, mes rideaux, les lampes et cordons de sonnette se promènent d'un bord à l'autre⁴⁸ ». Les médiocres qualités à la mer des torpilleurs d'escadre de 800 tonnes avaient été confirmées dès 1914 par le Comité technique de la Marine : « le plus souvent, on est pratiquement arrêté, soit par l'envahissement des embruns sur la passerelle, soit par le danger que peut offrir la circulation sur le pont, en raison des paquets de mer qui y déferlent, ou de la manière dont la mer l'envahit, soit enfin à cause de l'envahissement des embruns dans les manches des ventilateurs et chaufferies⁴⁹ ».

À cette tenue à la mer médiocre, il fallait ajouter l'absence de moyens de détection autre que les sens humains, et particulièrement la vision, éventuellement appareillée par des jumelles. L'attention permanente, sous les

45 Luc Féron, « Les contre-torpilleurs de 800 tonnes », *Marines magazine*, n° 53, 1^{er} trimestre 2009, p. 60-79.

46 André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. I, p. 106.

47 Jean Meyer, article « Manche » dans Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, t. II, p. 922.

48 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 361.

49 Rapport cité par Luc Féron, « Les contre-torpilleurs de 800 tonnes », art. cit., p. 67.

embruns ou les intempéries, ne pouvait être qu'épuisante. Les hommes restaient habillés, et donc trempés, entre les quarts qui rythmaient toutes les quatre heures les postes de veille. La nuit, les difficultés étaient redoublées par l'obscurité et par les mesures prises pour dérouter l'ennemi : extinction des bateaux-feux, arrêt des cloches sous-marines, réduction de la portée des pinceaux lumineux des phares... En outre, il fallait compter avec la navigation commerciale et la pêche, qui restait autorisée à certaines périodes⁵⁰. Quant aux torpilleurs, qui patrouillaient de nuit en ligne de file, ils n'allumaient leurs feux de combat que de façon intermittente. Seul un petit fanal à la poupe, la « ratière », permettait au bâtiment suivant de savoir où se trouvait celui qui le précédait⁵¹. La TSE, qui n'équipait pas tous les navires, ne permettait d'échanger que des messages codés en morse⁵², peu pratiques en cas d'urgence. Le LV Chenouard, qui commandait le *Fleuret*, en fit l'amère expérience dans la nuit du 24 au 25 février 1916, alors qu'il devait suivre l'*Aventurier*, par une mer houleuse et sous des chutes de neige. Ayant détecté sur la passerelle une odeur de mazout « apportée par le vent », l'officier envoya un télégramme à l'*Aventurier* pour connaître sa position. Mais il ne put éviter la collision, mortelle pour l'un des hommes du bord, avec ce navire devenu « une forme noire et un tout petit feu rouge par tribord presque par notre travers⁵³ ». Cet abordage ne fut pas un cas isolé, et l'épuisement progressif des équipages face à la dureté du service à la mer peut se lire dans de nombreux écrits, comme dans cette lettre de Louis Vennin : « Nous avons fait la patrouille toute la nuit, depuis huit heures hier soir, et c'est seulement ce matin à quatre heures que nous avons mouillé ! Malgré cela, nous devons ré-appareiller à six heures trente pour un autre service. [...] La nuit suivante, nous patrouillons [...] Impossible donc de se déshabiller et de se coucher⁵⁴ » !

UNE PROMISCUITÉ RÉGLÉE PAR UNE HIÉRARCHIE STRICTE MAIS TEMPÉRÉE PAR LA BIENVEILLANCE

Dépourvus de blindage, ces « lévriers des mers⁵⁵ » n'étaient protégés que par leur vitesse. Dans les compartiments, une « atmosphère intenable » régnait en

50 SHD-MV, Bib., 12 A 22-1, André Laurens, *La Guerre sous marine*, t. 1, *La Protection de la navigation commerciale*, s.d., non publié, p. 3.

51 Voir à ce sujet le témoignage de l'EV Trinité-Schillemans, cité par Paul Chack, *Branlebas de combat* [Paris, 1932], texte réédité dans *Marins à la bataille, mer du Nord, 1914-1918*, Paris, Gerfaut, 2002, p. 294-295.

52 John Keegan, *La Première Guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2003, p. 323-324.

53 SHD-MV, SS Y 219, *Fleuret*, registre de correspondance, rapport du 1^{er} mars 1916.

54 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., 26 avril 1918, p. 361-362.

55 Henri Le Masson, *Les Lévriers de la mer. Torpilleurs et destroyers*, Paris, Horizons de France, 1948.

raison des concentrations d'acide carbonique, de vapeur d'eau ou d'émanations issues de la combustion du charbon et du pétrole⁵⁶. Les plus exposés étaient les mécaniciens et les chauffeurs qui travaillaient dans un univers confiné, soumis à un bruit infernal, qui les rendait sourds, et à des chaleurs allant jusqu'à 60°. Ces conditions pouvaient provoquer des chocs thermiques brutaux lors du passage à l'extérieur⁵⁷. En outre, en dépit des injonctions réglementaires, l'équipement sanitaire restait rudimentaire : ainsi, les torpilleurs construits avant 1916 ne disposaient pas de douches, mais seulement de quelques lavabos, à l'accès strictement limité⁵⁸.

52

La régulation des rapports entre des hommes enfermés dans cet espace confiné et confrontés aux dangers de la mer était en effet strictement codifiée, autour du principe fondamental selon lequel « la subordination est déterminée par le grade⁵⁹ ». L'agencement même des espaces du bord, avec une séparation stricte entre les officiers logés à l'arrière et les matelots regroupés à l'avant, témoignait de cette obligation. Cette organisation de l'espace, reliquat de la marine à voile, n'était pas sans poser quelques risques à l'ère des mines, qui frappaient le plus souvent à l'avant. La hiérarchie s'insérait jusque dans des détails qui peuvent paraître triviaux : ainsi, si tous les officiers se reposaient dans des lits d'une longueur uniforme – 1,92 mètre –, la largeur du couchage dépendait du grade : 0,90 mètre pour le commandant, 0,80 mètre pour les autres officiers supérieurs, 0,70 mètre et 0,60 mètres pour les officiers-mariniers. Quant aux matelots, ils se reposaient dans des hamacs, également appelés branles⁶⁰. Tout marin ne respectant pas le principe hiérarchique s'exposait à des « peines disciplinaires entraînant suppression de solde ou retraits de brevets⁶¹ ». Il ne s'agissait pas seulement de produire les « corps dociles » chers à Michel Foucault⁶², mais également de prévenir et réguler les conflits à bord. Le décret du 15 mai 1910 enjoignait à « tout supérieur » d'arrêter « toute querelle entre ses inférieurs », et prescrivait aux officiers de respecter les heures de repas des hommes ou de les « connaître le mieux possible au point de vue privé et militaire⁶³ ». Les prescriptions réglementaires et les dispositifs spatiaux ne formaient de toute façon qu'un cadre dans lequel s'organisaient des relations qui échappaient en

56 Pierre Cazamian, « Hygiène navale », *Revue maritime*, octobre 1927, p. 433-434.

57 Michel Ristorcelli, *Quelques aspects historiques et actuels de la pathologie des gens de mer*, thèse de médecine, Université de Nantes, 1973, p. 67 sq.

58 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, op. cit., p. 337.

59 SHD-MV, Bib. 27 H 57, Décret du 15 mai 1910 sur le service à bord (édition de 1926), article 35.

60 Pierre Cazamian, « Le problème des nuisances à bord », *Revue maritime*, 1^{er} semestre 1929, p. 735-764.

61 SHD-MV, GG 2 192, Livret du marin figurant dans les archives privées du quartier maître mécanicien Émile Guyard, croiseur *Edgar Quinet* (1916-1919).

62 Michel Foucault, *Surveiller et punir – Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1975.

63 SHD-MV, 27 H 57, Décret du 15 mai 1910 sur le service à bord, articles 36, 106, 168 et 276.

partie aux normes écrites⁶⁴. Des rituels coutumiers, comme la désignation d'un président lors des repas au carré, facilitaient également la régulation des tensions, sans parler du refuge que pouvaient constituer pour un officier la chambre personnelle ou l'écriture d'un journal intime. Louis Vennin se gardait bien d'intervenir dans les conversations entendues dans le carré des officiers, soulignant que « la rouspétance est la soupape de sûreté par laquelle se dissipe la mauvaise humeur⁶⁵ ». Louis Guichard se montrait également surpris de « l'étanchéité acoustique » du « rideau de reps rouge » séparant le carré des officiers des appartements du pacha⁶⁶ ! Compte tenu de la promiscuité à bord, le commandant ne pouvait se faire respecter par la seule application aveugle d'un règlement impersonnel et par des ordres donnés en situation d'autorité. Son magistère reposait également sur la confiance et l'estime qu'il inspirait à ses subordonnés. Tous ces éléments contribuaient au maintien du « consensus formel » nécessaire à la bonne marche du navire⁶⁷.

Dans leurs relations avec l'équipage, il était attendu des officiers une « attitude bienveillante et ferme ». Le tout était affaire d'équilibre et les dossiers individuels montrent que ceux qui faisaient preuve de trop de « bienveillance » ou d'excès d'autorité étaient désapprouvés par la hiérarchie. Les sources consultées sont en revanche lapidaires en ce qui concerne les relations quotidiennes, hormis quelques interventions d'officiers en faveur d'hommes d'équipage⁶⁸. Et le faible nombre de sanctions conservées, qui concernent surtout des multirécidivistes envoyés dans des unités terrestres⁶⁹, ne permet pas de se faire une idée précise du degré de rigueur de la discipline. Certains incidents montrent cependant que les officiers pouvaient faire preuve de retenue⁷⁰.

Cette modération tient sans doute pour partie à une proximité de chaque instant entre l'équipage et l'état-major favorisée par la petite taille de ces unités⁷¹. Louis Vennin qualifiait certes parfois ses marins d'« animal », de « nigaud » ou

64 Voir : Luc Boltanski, Laurent Thévenot, *De la justification – les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 1991 ; Serge Dufoulon, Jean Saglio, Pascal Trompette, *Les Gars de la marine, ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998.

65 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., 23 janvier 1915, p. 153.

66 Louis Guichard, *Au Large*, op. cit., p. 169-170.

67 Voir, sur ce point, Jean de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, op. cit., t. II, p. 476-478.

68 SHD-MV, SS Y 72, *Capitaine-Mehl*, Cahier de correspondance du 13 décembre 1913 au 28 août 1919, courrier du 25 novembre 1914.

69 SHD-MV, CC 3 2730. À titre d'exemple : en 1917, 363 courriers relatifs à des sanctions sont transmis au Ministère de la Marine, dont 14 concernent la ZAN.

70 SHD-MV, SS Y 219, *Fleuret*, chemise « notes et lettres diverses ».

71 SHD-MV, SS Y 605, *Tromblon*, cahier de correspondance 28 juin 1909-16 décembre 1915, rapport à l'Inspection générale, Brest, 2 juin 1914.

de « lascar »⁷². Mais, à la distance sociale, culturelle et hiérarchique entre celui qui commandait et ses subordonnés, se mêlait sans doute également une part de paternalisme ou, plus simplement, d'affection. La remise de cadeaux, comme cette sculpture en bronze, « le fusilier-marin », offerte à Henri de Parseval par l'équipage du torpilleur *Faulx* à l'occasion des vœux du 1^{er} janvier 1916, peut autant signifier la reconnaissance convenue d'une subordination acceptée qu'être considérée comme une marque de respect et d'attention réciproque que s'accordent les hommes d'un petit groupe confrontés à des dangers partagés.

La religiosité pouvait aussi contribuer au moral⁷³. En 1917, Louis Guichard participa ainsi à la création d'un cercle de prière baptisé *Duc in Altum* qui réunissait des officiers de Marine de la ZAN et rassembla plusieurs centaines de cadres au début des années 1920⁷⁴. Autre témoignage de la fécondité spirituelle de cette expérience combattante, en 1928 l'aumônier de l'École navale, le P. Pol Aubert fit de trois officiers disparus dans le naufrage du contre-torpilleur *Étendard* des modèles de piété. Il en retraça le parcours dans un ouvrage apologétique destiné à édifier la jeunesse et à susciter des vocations tant navales que religieuses⁷⁵. On manque cependant d'informations sur le comportement religieux des équipages⁷⁶.

Sur un plan plus matériel, le commandement se montra soucieux d'améliorer l'ordinaire. En décembre 1916, l'amiral Ronarc'h notait : « en raison des fatigues que subissent nos équipages dans les circonstances actuelles, il importe que leur alimentation soit saine et abondante⁷⁷ ». Mais les problèmes de ravitaillement, qui conduisirent en mai 1917 à réduire la ration journalière de pain de 750 à 600 grammes, « sauf pour les gros mangeurs », contredisaient ces injonctions⁷⁸. La correspondance avec les proches, qui permettait de maintenir les liens par-delà la séparation physique, fut également encouragée par des franchises postales⁷⁹. Par ailleurs, le ministère de la Marine porta la durée de la permission de détente annuelle de vingt et un jours en 1916 à trente jours à compter du 1^{er} novembre 1917⁸⁰.

72 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 107 (5 décembre 1914), p. 427 (12 novembre 1918), p. 275 et p. 420.

73 Voir sur ce point, Jean de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, op. cit., t. I, p. 318-325.

74 « *Avance au large!* », Évangile de Luc, v, 4.

75 Pol Aubert, *L'Épopée de l'Étendard*, Paris, Éditions du Livre de mer, 1928.

76 Les sources issues des paroisses et œuvres dunkerquoises n'ont toutefois pas été consultées ici.

77 SHD-MV, SS Ta 8, ZAN, circulaire n° 49 du vice-amiral, 2 décembre 1916.

78 BOM, 1^{er} semestre 1917, 3 mai 1917, p. 398.

79 BOM, 2^e semestre 1914, 21 octobre 1914, p. 631 ; 26 septembre 1914, p. 963.

80 BOM, 2^e semestre 1916, p. 657 sq, 1^{er} semestre 1918, p. 197.

Le rôle des récompenses resta en revanche plus limité : sur la cinquantaine d'ordres de citations conservées dans les archives de la ZAN, plus de quarante datent de la seule année 1918, comme si la fin de la guerre avait nécessité une sorte de rattrapage dans la distribution de gratifications. Dès juin 1915, l'amiral Favereau avait pointé le problème posé par l'obligation de compter un fait de combat à son actif pour prétendre à la Croix de guerre. Selon lui, les missions confiées à la Marine ne donnaient que peu d'occasions de se battre, ce qui ne devait pas conduire à déprécier les épreuves subies à la mer. Et de conclure : « Quiconque remplit avec conscience et dévouement la tâche qui lui a été donnée fait son devoir⁸¹ ».

Au final, comme pour les combattants terrestres, la ténacité apparaît bien résulter, pour reprendre le mot de Frédéric Rousseau, d'un « faisceau de facteurs », probablement évolutif selon l'histoire personnelle de chacun, sa position hiérarchique et la durée du conflit⁸².

VOULOIR COMBATTRE : LES INDICES D'UNE MOBILISATION PATRIOTIQUE

Le carnet de guerre d'Henri de Parseval et la correspondance de Louis Vennin témoignent d'un désir constant d'affronter les Allemands. Éloignés des combats terrestres, ces marins s'en faisaient une représentation probablement plus proche des conceptions de l'arrière que de celles du front, et d'abord influencée par les sources officielles. Ils se montrèrent toutefois vite méfiants vis-à-vis de ces « monuments de palabres pour ne rien dire⁸³ ». Cette attitude pouvait s'alimenter de la déception de ne pas être exposé à la guerre au même titre que les « poilus ». Leur vision des combats terrestres restait empreinte du désir d'y participer, à l'image de la correspondance de Louis Vennin, qui regrettait le 14 juillet 1915 de ne pas avoir « la chance de se trouver à l'endroit où pleuvent les "marmites" ». Dans une lettre du 23 février 1917, il expliquait qu'il n'imaginait pas que la « guerre moderne avec les armes à longue portée et à feu rapide » permît autant d'actes « d'héroïsme individuels »⁸⁴. On recense de nombreuses remarques d'officiers désabusés par la monotonie des patrouilles et des escortes, alors que les combats terrestres étaient tout proches⁸⁵. Dans une société qui

81 SHD-MV, SS La 16, correspondance de l'amiral Favereau du 7 juillet 1915 au 15 décembre 1916, lettre n° 215 du 16 octobre 1915.

82 Frédéric Rousseau, *La Guerre censurée, une histoire des combattants européens de 14-18*, *op. cit.*, p. 18.

83 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, *op. cit.*, p. 143 et p. 218.

84 *Ibid.*, p. 186 (14 juillet 1915), p. 270 (23 mai 1916), p. 314 (23 février 1917), p. 322 (19 mars 1917), p. 391 (4 août 1918).

85 SHD-MV, SS Y 605, *Tromblon*, cahier de correspondance du commandant, 28 juin 1909-16 décembre 1915.

valorisait le sacrifice patriotique, ne pas combattre, c'était encourir le risque d'être stigmatisé du nom infamant « d'embusqué ». À cet égard, Louis Vennin exprima plusieurs fois un sentiment de culpabilité, par exemple le 29 juillet 1916, quand il écrivit : « par moment, je me reproche ma tranquillité actuelle et j'en ai honte!⁸⁶ ». Face à ces frustrations, certains recherchaient des justifications techniques – la supériorité de la Marine alliée interdisait toute grande bataille ; son rôle logistique était décisif – tandis que d'autres s'enfonçaient dans un « sentiment d'impuissance entraînant un sorte de fatalisme et de somnolence » dénoncé par l'amiral Schwerer dans un rapport du 22 octobre 1917⁸⁷. D'autres marins réagissaient en recherchant des affectations plus exposées, à terre ou dans les airs, à l'instar des EV Alfred Morand du Jouffrey et Sicard⁸⁸. Leur mobilisation patriotique pouvait enfin se manifester dans les initiatives prises par certains pour proposer des armes nouvelles⁸⁹.

56

COMBATTRE DE LOIN DES ENNEMIS VISIBLES : BATTERIES CÔTIÈRES, AVIONS ET TORPILLEURS DE JOUR

Dès 1914, les torpilleurs d'escadre *Francis-Garnier*, *Intrépide* et *Aventurier* se virent confier des missions de bombardement de jour de la côte belge. Mais l'efficacité de leurs canons de 100 mm tirant à dix kilomètres de distance fut limitée⁹⁰. À l'été de 1915, ils en furent réduits à escorter des *monitors* anglais, lourdement armés, mais très lents, et donc vulnérables aux tirs des batteries côtières allemandes⁹¹. Ce n'était pas le cas des torpilleurs français, plus rapides, et que les batteries allemandes ne parvenaient pas à encadrer de leurs tirs à moins de soixante mètres⁹². On est ici fort loin des « batailles de matériel » des fronts terrestres⁹³.

⁸⁶ Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 241 (17 février 1916).

⁸⁷ SHD-MV, Bib., 12 A 22-1, André Laurens, *La Guerre sous-marine*, t. I, *La Protection de la navigation commerciale*, s.d., non publié, p. 607.

⁸⁸ SHD-MV, CC 7 4^e moderne 899/6 et 3320/32, dossier individuel d'Alfred Morand de Jouffrey ; SHD-MV, SS La 27, correspondance reçue des torpilleurs, lettres A-G, torpilleur d'escadre *Capitaine-Mehl*, courrier du 23 mars 1915.

⁸⁹ SHD-MV, SS La 16, cahier de correspondance du vice-amiral Favereau avec le ministre du 30 octobre 1914 au 13 novembre 1915, n° 218, 1^{er} septembre 1915 ; SHD-MV, SS La 27, brouillon d'un courrier à l'état-major général de la 4^e section, courrier du commandant Lavenir du 14 juin 1915 ; Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 409.

⁹⁰ SHD-MV, SS Y 43, *Aventurier*, journal de bord des 4, 16, 21, 25 décembre 1914.

⁹¹ Auguste Thomazi, *La Guerre navale dans la Zone des Armées du Nord*, op. cit., p. 169.

⁹² SHD-MV, SS La 25, commandant Saillard, rapports du 18 janvier 1915 et du 20 février 1915.

⁹³ Lors de l'offensive allemande du 21 février 1916, deux millions d'obus s'abattirent en neuf heures sur Verdun.

La menace aérienne fut en revanche croissante. À l'été de 1915, l'aviation maritime allemande déployait déjà une trentaine d'appareils autour de Zeebrugge⁹⁴. Discriminer les avions amis et ennemis n'était pas chose aisée, d'autant plus que les difficultés techniques d'installation de la TSF à bord des avions interdirent tout progrès notable dans le domaine des communications jusqu'à la fin de la guerre. En 1915, un hydravion de reconnaissance transmettait ainsi à un torpilleur les renseignements recueillis au moyen d'une planchette de bois lancée à la mer⁹⁵. En février 1916, les signaux se faisaient au moyen de bombettes lumineuses, les feux *Very* : plusieurs bombettes rouges lancées d'un avion signifiaient qu'un bâtiment ennemi était en vue... Quant aux patrouilleurs, ils signalaient la présence d'un sous-marin en « agitant un grand pavillon au bout d'une gaffe⁹⁶ ». Le 26 mai 1917, le Centre d'aviation maritime de Dunkerque n'eut ainsi connaissance de la disparition de quatre hydravions abattus que par les messages reçus des pigeons voyageurs envoyés par les pilotes blessés⁹⁷. Si, au début de la guerre, les avions attaquaient isolément les torpilleurs, à la fin du conflit les engagements avaient gagné en intensité : le 27 octobre 1917, le *Capitaine-Mehl* et le *Magon* furent ainsi attaqués entre 15h25 et 15h50 par « treize avions boches ». Le *Capitaine-Mehl* tira contre eux 825 balles de mitrailleuse, plus d'une centaine d'obus fusants de 47 mm, et une trentaine d'obus de 10 cm, en vain. Cinq hommes furent blessés par l'explosion de trois projectiles allemands, dont un tomba « à moins de six mètres du bord ». La coque fut criblée d'éclats, quelques voies d'eau dans la chaufferie durent être colmatées par des « bouchons de bois », les vitres arrière des claires-voies furent brisées et les bouteilles des officiers détruites⁹⁸. Certains affrontements furent plus meurtriers : le 17 juillet 1918, une bombe toucha le patrouilleur *Augustin-Normand* entre la cheminée et la passerelle à tribord, et éclata sur le pont. Sur les trente hommes d'équipage, huit furent tués et sept grièvement blessés⁹⁹.

Quant aux combats entre torpilleurs, ils ne commencèrent pas avant la création de la Flotille des Flandres par les Allemands le 28 avril 1915. Elle n'était dotée à l'origine que d'une quinzaine de petits torpilleurs de « classe-A », de moins de 150 tonnes. La première passe d'armes se produisit le 9 août 1915 quand les torpilleurs n° 341 et 342 furent poursuivis par deux torpilleurs allemands

94 Mark D. Karau, « *Wielding the dagger* », *The Marinekorps Flandern and the German War effort, 1914-1918*, Westport (Conn.), Praeger, 2003, p. 55.

95 SHD-MV, SS Y 605, *Tromblon*, cahier de correspondance, 28 juin 1909-16 décembre 1915.

96 SHD-MV, SS La 25, commandant Saillard, *Ordre n°2* du contre-amiral de Marliave, 16 février 1916.

97 SHD-MV, CC7 4^e moderne 1060/1, dossier individuel de Robert Battet.

98 SHD-MV, SS Y 71, SS Y 334 et SS Y 333, *Capitaine-Mehl* et *Magon*, correspondances du commandant, rapport du 29 octobre 1917.

99 AMD, 4 H 7, rapport du commissaire central de police au maire de Dunkerque, 17 juillet 1918.

aux abords de Dunkerque¹⁰⁰. La poursuite donna lieu à un engagement à grande distance qui fut par la suite la norme pour les combats diurnes, même après l'arrivée à Ostende et Zeebrugge en mars 1916 de torpilleurs de 1 200 tonnes. Pendant les cent quarante-quatre jours de « Grande patrouille » franco-britannique pour protéger le barrage de mines devant la côte belge au printemps 1916, l'amiral Bacon ne recensa d'ailleurs que neuf affrontements entre torpilleurs, toujours effectués à distance¹⁰¹.

Les Allemands tentèrent bien quelques innovations tactiques, comme des « canots-torpilles » filoguidés depuis la côte, mais sans résultats décisifs¹⁰². Dans l'affrontement déjà mentionné du 27 octobre, l'attaque aérienne fut combinée avec un engagement des torpilleurs. Dans son rapport, le LV Thouroude dut conclure à la faible efficacité des cinquante-cinq coups tirés par le *Magon* : « Quel a été le rendement de l'artillerie ? L'officier de tir n'a pu distinguer ses points de chute qu'à la fin de l'engagement. Par ailleurs, la grande distance du but, [...], les embardées fréquentes et brutales au cours du tir étaient nettement défavorables à un bon réglage ». Conscients du faible impact des duels d'artillerie à distance entre torpilleurs, les officiers français les avaient d'ailleurs surnommés les « parties de tennis », ce jeu se jouant à l'époque surtout en fond de cours¹⁰³.

COMBATTRE UN ENNEMI INVISIBLE : SOUS-MARINS, MINES ET COMBATS DE NUIT

Entre mai 1915 et février 1916, les *U-Boote* coulèrent sur ce théâtre cent cinq navires de tous types¹⁰⁴, mais la Flotille des Flandres ne put jamais aligner dans les ports belges plus de trente-quatre sous-marins¹⁰⁵. Une partie des attaques se faisait en surface, conformément aux conventions de La Haye prescrivant la reconnaissance systématique de l'ennemi avant l'engagement du combat¹⁰⁶. Faute de moyens de détection autres que l'œil humain, les « rencontres inopinées » entre torpilleurs et sous-marins furent extrêmement rares¹⁰⁷. Les méprises étaient en revanche fréquentes et l'on pouvait facilement confondre une gaffe tombée d'un chalutier avec un périscope¹⁰⁸. De nuit, le repérage

¹⁰⁰ SHD-MV, SS Ed 53, rapport du LV Lorfèvre du 9 août 1915.

¹⁰¹ Réginald Bacon, *La Patrouille de Douvres*, op. cit., p. 155-156.

¹⁰² Ces canots étaient dirigés depuis la côte par l'intermédiaire d'un câble électrique de 40 km de long relié à un poste de manœuvre. Voir sur ce point : Albert Chatelle, *Dunkerque pendant la guerre 1914-1918*, op. cit., p. 135.

¹⁰³ André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. 2, p. 109.

¹⁰⁴ Mark D. Karau, « *Wielding the dagger* », op. cit., p. 42-55.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 49, et André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. 1, p. 230.

¹⁰⁶ AMD, 4 H 7, rapports du 7 août 1917 et du 8 août 1917.

¹⁰⁷ SHD-MV, SS La 25, compte rendu des opérations de guerre du 25 juin au 25 juillet 1915.

¹⁰⁸ SHD-MV, SS Y 274, *Durandal*, rapport du 14 mars 1915.

pouvait être rendu très difficile par les conditions météorologiques ou par « les feux de pêche très brillants de la flottille des harenguiers¹⁰⁹ ». Les procédés de détection mis au point pendant le conflit, filets indicateurs ou microphones *Broca* puis *Walser*, nécessitaient de réduire la vitesse à 4 à 5 nœuds et n'étaient plus efficaces au-delà de 1 800 mètres. Pour affronter les sous-marins, le torpilleur ne disposait en 1914 que du canon, armé d'obus « A » spéciaux, et de la torpille, qui ne pouvait être lancée de trop près. Il y avait aussi l'abordage, plus exceptionnel, mais qui permit au contre-torpilleur *Trombe* de capturer l'*UB 26* le 5 avril 1916. À partir de 1915, la panoplie de la lutte anti-sous-marine fut complétée par des grenades et par la mine remorquée dite « Marseillaise ». Les charges de profondeur – *depth charges* –, d'origine anglo-saxonne, n'entrèrent en service qu'à la fin du conflit¹¹⁰.

Une fois le sous-marin repéré, le temps s'accélérait. Dans la nuit du 7 décembre 1917, le LV *Richard* dut réagir très rapidement quand il entendit le « sifflement caractéristique [...] que fait l'air frais en sortant des ballasts lors d'une plongée rapide ». Le sillage du sous-marin disparut presque immédiatement, brouillé par la lame d'étrave du torpilleur. Pas le temps de tirer au canon, ni de lancer une torpille. Il ne restait que les grenades, « d'un accès difficile à cause de l'encombrement extrême de l'arrière ». Pour leur lancement, le commandant devait actionner une sonnerie, éventuellement doublée de coups de sifflet pouvant être relayés par mégaphone. Cette nuit-là, les EV *Kervran* et *Véron* lancèrent deux grenades qui n'éclatèrent pas. *Kervran* essaya ensuite de lancer la grosse grenade d'artillerie de 75 kilos mais ne parvint pas à retirer la sangle. Ce fut finalement un matelot qui saisit « à plein bras » une des grenades et la jeta à l'eau « sans utiliser le banc de lancement ». Vingt secondes plus tard, la chasse s'arrêtait, une grenade, coincée sur son rail de lancement à bâbord, ayant explosé et tué tous les hommes de l'arrière. Terrible récit dans lequel les hommes meurent de leur propre système d'armes à la technologie insuffisamment maîtrisée, très loin des représentations héroïsées de la chasse aux sous-marins. Cet accident fut loin d'être exceptionnel. Au final, le danger des sous-marins fut cependant moins grand dans la ZAN que celui des mines ou des abordages entre bâtiments alliés¹¹¹.

Les sous-marins allemands mouilleurs de mines entrèrent en lice à compter de mai 1915. En 1916, on recensa 302 mines mouillées dans la ZAN¹¹². Mais le minage fut surtout le fait des Alliés qui posèrent trois barrages successifs dans ce

109 SHD-MV, SS Y 57, *Bouclier*, registre de correspondance du commandant, p. 973 sq.

110 SHD-MV, Bib., 11 T 111, LV Bésineau, *Évolution de la tactique des patrouilles de surface*, Mémoire de l'École de guerre navale, 1922, p. 7.

111 SHD-MV, Bib., 12 A 32-3, André Laurens, *La Guerre sous marine*, op. cit., fasc. 6, p. 1243.

112 André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. II, p. 234.

secteur. D'entretien difficile, ils étaient d'une efficacité relative : les torpilleurs et sous-marins allemands parvinrent à traverser les lignes de mines à la nuit tombée et à marée haute – les courants de pleine mer augmentant l'inclinaison des mines et donc leur immersion –, ou en se servant des bouées lumineuses situées à leurs extrémités pour les contourner. Chacun de ces barrages était gardé de jour et de nuit par des chalutiers armés et des torpilleurs pour qui le risque pouvait autant venir d'une mine amie que d'une ennemie. Dans la nuit du 28 au 29 septembre 1915, le *Branlebas* fut ainsi coulé et cinq hommes tués. Le 24 avril 1916, c'est dans un champ de mines anglaises que le poste arrière de l'*Obusier* fut touché, ce qui tua un homme et en blessa grièvement un autre. Les mines à la dérive étaient détruites à coups de fusil, ce qui constituait une distraction appréciée des équipages.

60

Le combat de nuit entre torpilleurs constituait enfin une situation rare dans laquelle les marins étaient le plus en situation de donner volontairement la mort. Le premier affrontement, qui eut lieu dans la nuit du 22 au 23 août 1915, tourna à l'avantage des Français quand une torpille, lancée de l'*Oriflamme* à environ 1 000 mètres de distance, coula un petit torpilleur de 150 tonnes, le *A-15*¹¹³. Il n'y eut pas d'autre engagement de nuit au cours des huit mois suivants. Entre octobre 1916 et la fin du conflit, les torpilleurs allemands lancèrent une dizaine de raids lors de nuits sans lune, dont seulement quatre donnèrent lieu à des engagements notables, ponctués notamment, dans la nuit du 24 au 25 avril 1917, par la perte de l'*Étendard* touché par une torpille et la mort de tout son équipage. Le premier adversaire était l'obscurité qui rendait difficile le repérage de l'ennemi¹¹⁴. Elle augmentait aussi le risque de méprise et d'abordage. Ainsi, le 21 mars 1918, le *Capitaine-Mehl*, croyant ainsi viser un navire allemand, lança sur le torpilleur britannique *Botha* une torpille qui explosa dans la chaufferie avant, tuant treize marins¹¹⁵. Ce tir fratricide souligne une fois encore la précarité des conditions du combat de torpilleurs. Ces unités avançaient à toute vitesse mais à bord rien n'allait vite : les officiers de pont devaient sans cesse confronter leurs perceptions sensorielles car ils pouvaient être abusés par leurs sens, notamment par la vue. Les ordres qu'ils transmettaient devaient être répétés, les cris, les lampes et les klaxons se révélant souvent insuffisants dans le bruit des machines. Les ordres étaient souvent mal interprétés ou mal exécutés.

113 SHD-MV, SS Ed 53, rapports des LV Wackernie et Le Gall sur l'engagement de nuit du 22 août 1915 ; SHD-MV, SS La 16, cahier de correspondance du vice-amiral Favereau avec le ministre 30 octobre 1914 au 13 novembre 1915, n° 212, 25 août 1915.

114 SHD-MV, SS Y 333, *Magon*, registre de la correspondance du commandant, p. 916.

115 Henri de Parseval, « engagement du 21 mars 1918 devant Zuydcoote (West Deep), note établie par le capitaine de vaisseau de Parseval d'après son journal de campagne et d'après divers documents personnels », s.d., non publié, document aimablement communiqué par son arrière-petit-fils, Aymeric de Parseval.

Éliminer un bâtiment ennemi, consistait davantage à détruire une machine lointaine qu'à tuer des hommes de près. « L'ardeur homicide¹¹⁶ », qui pouvait être renforcée par une attente prolongée, était tempérée par la volonté, parfois mentionnée dans les rapports, de sauver les naufragés ennemis¹¹⁷. À la volonté humanitaire – secourir des naufragés – ou utilitaire – faire des prisonniers – pouvait s'ajouter le réflexe de solidarité liant les gens de mer¹¹⁸.

Face à leur propre mort, les marins des torpilleurs se trouvaient dans une situation paradoxale : exerçant une mission risquée, ils ne connurent pas la mort de masse du front terrestre. À la mer, une issue fatale pouvait pourtant subvenir d'un simple coup de roulis, tel celui qui fit basculer le second maître mécanicien de l'Étendard le 24 juillet 1914 dans la machine, où il fut broyé¹¹⁹. Sans impliquer d'issue fatale, les blessures étaient fréquentes, de ces marins brûlés au visage par l'explosion d'une lampe à essence destinée au grattage de la peinture¹²⁰, aux glissades ou chutes entraînant contusions, luxations et plaies, sans parler des manipulations diverses occasionnant fractures ou coupures¹²¹. Au combat, le risque de mort fut amplifié par l'utilisation des armes modernes : blessures par balles ou petits éclats par les mitraillages des passerelles et des ponts ; éclatement des obus et torpilles dans des locaux confinés provoquant des hémorragies internes ou l'éclatement des poumons et des viscères ; mort fulgurante de tout l'équipage en quelques secondes dans l'explosion du navire ; agonie par asphyxie et noyade des hommes enfermés dans des compartiments plongés dans l'obscurité tandis que le navire s'enfonce dans les profondeurs¹²²... Dans son rapport du 20 janvier 1915 sur la destruction du *Torpilleur n° 319* par une mine, le commandant Saillard nota, par exemple, que, sur les cinq hommes ayant péri dans la « catastrophe », un seul, « dont une partie du corps projeté par l'explosion », retomba sur le pont, put être « identifié ». Des quatre autres, « déchiquetés » « rien » ne fut « retrouvé »¹²³. Cette évocation macabre rend compte des traumatismes que pouvaient subir les marins qui retrouvaient leurs camarades morts, à l'image du LV Louis Guichard, qui fut le premier à

116 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, op. cit., p. 347.

117 SHD-MV, SS La 16, cahier de correspondance du vice-amiral Favereau avec le ministre 30 octobre 1914 au 13 novembre 1915, n° 212, 25 août 1915.

118 Alain Corbin, *Le Territoire du vide – L'Occident et le désir de rivage 1750-1840*, Paris, Flammarion, 1990, p. 11-14.

119 SHD-MV, SS La 27, *Étendard*, rapport du 24 juillet 1914.

120 SHD-MV, SS La 24, 2^e Escadre légère, correspondance reçue 7 août 1914-18 février 1916, rapports du commandant Saillard, août 1914-mars 1916. Voir également : AMD, 4 H 19.

121 SHD, MB (Brest), BR 4^e 1839, Rôle d'équipage de l'*Étendard* pour l'année 1915.

122 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, op. cit., p. 340 sq.

123 SHD-MV, SS La 24, Rapport du commandant Ertzbischoff du *Torpilleur 318* du 19 janvier 1915, rapport du commandant Saillard du 30 janvier 1915.

découvrir des corps noyés des hommes de l'Étendard¹²⁴. Cette proximité avec la mort était entourée d'un profond respect et sanctionnée par des honneurs et des récompenses dont la codification ne cessa de se préciser au cours du conflit¹²⁵. On peut estimer que 200 à 250 marins français furent tués ou disparurent en Manche orientale et en mer du Nord. Sur ce total, une trentaine fut victime d'abordages ou d'accidents, et une soixantaine périt du fait des mines. Plus de la moitié des morts et disparus dans des combats navals le furent dans l'explosion d'un seul navire, le contre-torpilleur Étendard. Ces chiffres, probablement sous-estimés en raison des lacunes des sources consultées, sont évidemment très inférieurs aux pertes enregistrées à terre¹²⁶. Mais on peut supposer que, pour les hommes engagés sur ce théâtre, chaque navire qui ne rentrait pas ou chaque homme tué ou disparu représentait beaucoup plus qu'un simple chiffre : la mort des autres, due, en l'espèce, aux fortunes de mer ou, plus rarement, au combat, renvoyait en effet chaque individu à sa propre fin¹²⁷.

62

DES MARINS SANS BATAILLE... ?

Dans un ouvrage publié après-guerre, Louis Guichard rendit bien compte de ce que vécurent probablement les marins engagés en Manche orientale et en mer du Nord : « Si nous ne voyons pas l'ennemi, là, du moins, nous tiendrons son contact, et si nous ne faisons pas la guerre nous aurons la consolation de vivre dans son décor ; il faut savoir se contenter de l'apparence du bonheur¹²⁸ ». Apparaît ici un condensé saisissant de l'expérience vécue par ces hommes qui furent intensément mobilisés pour et dans la guerre, mais ne participèrent effectivement que rarement à des combats. Au terme de cette incursion dans leur univers, peut-on esquisser quelques comparaisons, analogies ou différences avec celui des « poilus » ?

Les marins apparaissent indéniablement sensibles à la « culture de guerre¹²⁹ ». Les sources attestant de cette mobilisation idéologique provenant des seuls

124 *Bulletin Officiel de la Marine*, 1915, 2^e semestre, 22 juillet 1915, p. 28 (extrait de l'ordre du jour transmis à la famille) ; 27 juillet 1915, p. 48 (application à la marine de la loi du 2 juillet 1915) ; 1^{er} semestre 1916, loi du 27 avril 1916, p. 49 (remise du diplôme d'honneur applicable à la marine).

125 Albert Chatelle, *Dunkerque pendant la guerre 1914-1918*, *op. cit.*, p. 79-80.

126 SHD-MV, SS Ed 26, EMGM, 4^e section, personnel militaire, État des effectifs au 1^{er} mars 1918 : au 1^{er} mars 1918, les forces navales de la Zone des Armées du Nord comprenaient 2 788 hommes, dont 896 pour les chalutiers, 1 229 pour les torpilleurs de Dunkerque et 663 hommes pour les autres torpilleurs.

127 Philippe Bonnichon, « Attitudes devant la mort à l'âge moderne : témoignages de marins français », dans *L'Homme, la santé et la mer*, *op. cit.*, p. 297-315.

128 Louis Guichard, *Au large*, *op. cit.*, p. 167.

129 Stéphane Audoin-Rouzeau, Annette Becker, *14-18, retrouver la guerre*, Paris, Gallimard, 2000, p. 114.

officiers, il convient cependant d'être nuancé. Les distances sociales ne furent pas abolies par le conflit et l'intensité de l'engagement patriotique était peut-être différente selon le grade ou le statut. Cette approche n'est d'ailleurs pas contradictoire avec l'analyse de Frédéric Rousseau, expliquant que « les contemporains ignorèrent la question de la ténacité car, pour eux, l'endurance, la patience, l'obéissance étaient des évidences¹³⁰ », largement intériorisées ou structurées par des rituels et des règles propres à l'institution militaire. En l'occurrence, l'organisation précise de la vie à bord et la fatigue des patrouilles sans cesse recommencées paraissent assez comparables aux travaux, exercices permanents et marches de nuit décrites, par exemple, dans les cahiers de Louis Barthas affecté en Artois en février 1916¹³¹.

Dans ce contexte, pour ce qui est des combattants terrestres, Emmanuel Saint-Fuscien a émis l'hypothèse d'un pacte hiérarchique entre soldats et officiers, reposant sur l'obéissance entière au combat en contrepartie d'une certaine permissivité à l'arrière. Il a également souligné que la promiscuité dans les tranchées avait pu favoriser un certain assouplissement des relations¹³². En ce qui concerne les marins des torpilleurs, les sources consultées sont trop lacunaires pour tenter d'esquisser une évolution semblable. Mais il apparaît clairement que la promiscuité, induite par le petit tonnage du torpilleur, et l'impératif de cohésion à la mer, ont plutôt conduit les commandants à une application « bienveillante » des règlements, d'ailleurs encouragée par la hiérarchie. L'attention accordée par le commandement à l'alimentation, au suivi de la correspondance et aux permissions est indéniable. Bien sûr, il faudrait, pour aboutir à des conclusions plus solides, explorer le fonctionnement de grands bâtiments, comme les cuirassés engagés en Méditerranée. Le champ de recherche reste ici largement ouvert.

En ce qui concerne l'évolution des tactiques, on peut également noter quelques similitudes entre la mer et la terre. Tout au long du conflit, les belligérants rivalisèrent d'ingéniosité, par exemple avec le développement de tactiques aéromaritimes, de même que le combat d'infanterie moderne fut progressivement inventé sur le front terrestre¹³³. En mer, l'une des difficultés principales tout au long du conflit semble cependant avoir été l'écart entre la

130 Frédéric Rousseau, « La Grande guerre, pratiques et expériences », rapport de synthèse du colloque de Craonne-Soissons, demi-journée « les expériences combattantes », novembre 2004, <http://www.crid1418.org/doc/textes/rapport_rousseau_colloque_craonne.pdf>, p. 6.

131 *Les Carnets de guerre de Louis Barthas*, op. cit. : voir, par exemple, le 8^e cahier, p. 231.

132 Emmanuel Saint-Fuscien, *À vos ordres ? La relation d'autorité dans l'armée française de la Grande Guerre*, Paris, EHESS, 2011.

133 Michel Goya, *La Chair et l'acier. L'Armée française et l'invention de la guerre moderne*, Paris, Tallandier, 2004.

vitesse croissante des bâtiments et la lenteur des communications au sein et entre les navires. La fréquence des erreurs de repérage, des collisions accidentelles ou des tirs fratricides est à cet égard frappante. Les marins, comme les fantassins, durent affronter les conséquences de la guerre mécanique moderne sans disposer souvent d'autres moyens de détection et de transmission que les sens humains. En mer comme à terre, la guerre de 1914-1918 marqua enfin le franchissement d'un seuil dans les atteintes corporelles externes et internes¹³⁴.

64 C'est justement au combat que les spécificités du service à la mer apparaissent pleinement. Les équipages de torpilleurs ne pouvaient compter que sur eux-mêmes. Le soutien fourni par les forces côtières ou par l'aviation restait aléatoire, et souvent peu efficace. Les dangers étaient multiples, difficiles à repérer et pouvaient autant venir de l'ennemi que d'une méprise – ou d'une mine – amie. Cette « petite guerre » était faite d'engagements violents, mais brefs et rares. En Manche orientale et en mer du Nord, l'expérience fut finalement probablement assez proche de celle de Giovanni Drogo, le héros du *Désert des Tartares*, de Dino Buzzati, de garde soir après soir au fort Bastiani, devant le désert souvent masqué, comme la mer devant Dunkerque, par les brumes du Nord : « une simple bataille lui eût suffi, une seule bataille, mais sérieuse, charger en grande tenue et pouvoir sourire en se précipitant vers les visages fermés des ennemis. Une bataille et ensuite, peut-être, il eut été content toute sa vie¹³⁵ ».

134 Stéphane Audoin-Rouzeau, « Au cœur de la guerre : la violence des champs de bataille pendant les deux conflits mondiaux », dans Stéphane Audoin-Rouzeau, Annette Becker, Christian Ingrao, Henri Rousseau (dir.), *La Violence de guerre (1914-1945)*, Bruxelles, Éditions Complexe, 2002, p. 73-97.

135 Dino Buzzati, *Le Désert des Tartares* [1940], Paris, Robert Laffont, 1984, p. 94.

*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
Service historique de la Défense

Jean de Préneuf
Maître de conférences en histoire contemporaine
Université Lille 3 – UMR IRHiS 8529

Des hommes aussi différents que Joseph Barthélemy et Léon Blum n'ont pas attendu la fin de la Grande Guerre pour analyser les répercussions du conflit sur l'organisation des pouvoirs publics. Cette situation exceptionnelle justifie à leurs yeux une autonomie accrue de l'autorité militaire, responsable des opérations sous le contrôle du gouvernement du Parlement. Quant à la conduite de la guerre, qui relève des politiques et non des militaires, un rééquilibrage partiel entre pouvoirs exécutif et législatif doit s'opérer en faveur du premier, sans pour autant exclure le second¹. Par delà la diversité des traditions politiques des belligérants, l'avènement d'un « gouvernement de guerre », grand architecte d'une « exubérance de l'État » jusqu'ici inédite, a en effet partout ébranlé le fragile équilibre des rapports entre les pouvoirs exécutif et législatif et les autorités militaires². Longtemps, l'historiographie s'est focalisée sur la lutte d'influence entre les deux « dictatures », d'un côté celle de l'état-major, de Joffre à Cadorna au tandem Hindenburg-Ludendorff, de l'autre celle de l'exécutif, de Clemenceau à Lloyd George, voire Orlando.

- 1 Éric Desmons, « Le sceptre et le sabre. Joseph Barthélemy et la séparation du pouvoir civil et pouvoir militaire en temps de guerre », *Mil neuf cent. Revue d'histoire intellectuelle*, n° 23, « La guerre du droit. 1914-1918 », 2005, p. 75-91 ; Nicolas Rousselier, « Le "gouvernement de guerre" et les socialistes », dans Romain Ducoulombier (dir.), *Les Socialistes dans l'Europe en guerre. Réseaux, parcours, expériences, 1914-1918*, Paris, L'Harmattan/Fondation Jean Jaurès, 2010, p. 33-44.
- 2 Outre le travail pionnier de Pierre Renouvin, *Les Formes du gouvernement de guerre*, Paris/New Haven, PUF/Yale University Press, 1925, voir Anne-Laure Anizan, « 1914-1918, le gouvernement de guerre », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, n° 22, janvier-avril 2014, <<http://www.histoire-politique.fr/index.php?numero=22&rub=autres-articles&item=82>> ; Fabienne Bock, « L'exubérance de l'État en France de 1914 à 1918 », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 3, juillet-septembre 1984, p. 41-51.

Depuis une trentaine d'années, de nombreuses études ont fortement nuancé cette vision par trop dichotomique. D'une part, elles insistent, tant au niveau national que local, sur l'extrême plasticité et la résilience des formes libérales, jusqu'à parler de « belligérance libérale » marquée par l'importance de la société civile dans le cas britannique³. D'autre part, elles réévaluent le rôle joué par les Parlements, discernant un mouvement général de « parlementarisation » au fil de la guerre. Inégal et limité, on l'observe surtout en Allemagne⁴, moins en Grande-Bretagne⁵, très peu Italie, et pas du tout en Autriche⁶. La France se distingue par la vigueur de ce qu'on qualifie désormais de « parlementarisme de guerre⁷ » ou de « parlementarisme de l'état de guerre⁸ ». Comme au Reichstag, l'une de ses caractéristiques majeures réside dans le rôle central des commissions parlementaires redevenues, après une éclipse initiale, le cœur d'un pouvoir législatif reconfiguré à la lumière des exigences de la guerre⁹.

68

Mais, si l'importance des enjeux navals, à commencer par la guerre sous-marine, dans l'évolution de la répartition des pouvoirs entre l'état-major, le Parlement et le gouvernement a été bien mise en évidence en Allemagne¹⁰, il n'en va pas de même dans le cas français, que ce soit dans la thèse de référence de Fabienne Bock déjà citée, les biographies, mêmes les plus récentes, des principaux dirigeants tant militaires que civils¹¹, les travaux sur les courants politiques, ou encore dans les monographies datées relatives à l'action de

3 Pierre Purseigle, « Belligérance libérale. La Grande-Bretagne face à la Grande Guerre », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 120, octobre-décembre 2013, p. 27-42.

4 Reinhard Schiffers, *Der Hauptausschuss Reichstags, 1915-1918. Formen und Bereich der Kooperation zwischen Parlament und Regierung*, Düsseldorf, Drosse, 1979.

5 John Turner, « The House of Commons and the Executive in the First World War », *Parliamentary History*, vol. 10, 1991/2, p. 297-316, en particulier p. 298; David French, « "A One Man Show"? Civil-Military Relations during the First World War » dans Paul Smith (dir.), *Government and the Armed Forces in Britain 1856-1990*, London, Hambledon Press, p. 77-78.

6 Fabienne Bock, « Parlement, pouvoir civil et pouvoir militaire », dans Stéphane Audoin-Rouzeau et Jean-Jacques Becker (dir.), *Encyclopédie de la Grande Guerre 1914-1918*, Paris, Bayard, 2004, p. 495-507. Voir également Dittmar Dahlmann, « Parlements », dans Jay Winter (dir.), *La Première Guerre mondiale*, t. 2, États, Paris, Fayard, 2014, p. 55-87.

7 Fabienne Bock, *Un Parlementarisme de guerre 1914-1919*, Paris, Belin, 2002.

8 John Horne « *A Parliamentary State of War: France 1914-1918* », dans Art Cosgrove et James I. Mc Guire (dir.), *Parliament and Community (Irish Historical Studies, XIV)*, Belfast, Appletree Press, 1983, p. 221-235.

9 Nicolas Rousselier, « Le parlement français et la Première Guerre mondiale », *Parlement[s]. Revue d'histoire politique*, n° 10, 2008/2, p. 13-30.

10 Torsten Oppelland, « Les débats sur la guerre sous-marine et la neutralité américaine au Reichstag 1914-1917 », *Parlement(s)*, n° 10, 2008/2, p. 92-103.

11 À l'exception notable de la biographie de Anne-Laure Anizan, *Paul Painlevé. Science et politique de la Belle Époque aux années trente*, Rennes, PUR, 2012, p. 124-133. Mais la question de la direction de la guerre sous-marine y est peu développée.

la Marine¹². En dehors du blocus, la place prise par la guerre sur mer dans les débats parlementaires est le plus souvent évoquée rapidement, à l'occasion de la fuite du *Goeben* et du *Breslau* en 1914, de l'impasse devant les Dardanelles en 1915, du guet-apens d'Athènes en 1916, ou même de la guerre sous-marine, en 1915 et surtout 1917. À l'exception du dossier de la défense des côtes, objet de la thèse récente de Frédéric Saffroy, dans laquelle les débats parlementaires sont étudiés de manière précise et nuancée¹³, on en reste trop souvent à la mise en scène rapide d'un antagonisme frontal entre les élus et la rue Royale, un conflit dont le symbole serait la démission spectaculaire, à l'été 1917, du contre-amiral Lacaze, pour marquer son opposition à la création d'une commission d'enquête sur l'affaire athénienne exigée par la commission de la Marine¹⁴.

À la lumière des développements récents de l'historiographie des rapports politico-militaires, le dossier mérite d'être repris de façon plus nuancée. D'une part, en considérant qu'au-delà d'une simple opposition entre militaires et parlementaires, il se situe à la jonction de plusieurs lignes de faille quant à la répartition des pouvoirs entre Parlement et exécutif, civils et militaires, ministre et état-major et, enfin, entre état-major et commandement en chef. D'autre part, en envisageant la pluralité des cultures et des pratiques politiques, tant au sein des élus que des marins. Les uns et les autres sont en effet loin de former des blocs monolithiques, si tant est qu'il n'y ait qu'une façon d'être républicain¹⁵ ou, du moins, de servir l'État républicain¹⁶. À travers l'action des commissions spécialisées, nous souhaitons notamment verser une pièce au dossier de l'acculturation des élites navales au parlementarisme. Nous entendons

- 12 C'est le cas en particulier de la synthèse autorisée du capitaine de frégate Adolphe Laurens, chef de la section des travaux historiques du Service historique de la Marine. Elle est préfacée par le vice-amiral Henri Salaün, alors chef d'état-major général et ancien chef de la Direction générale de la guerre sous-marine créée en 1917. Le rôle du parlement dans sa création n'est pas mentionné. Adolphe Laurens, *Le Blocus et la guerre sous-marine (1914-1918)*, Paris, Armand Colin, 1924, p. 156.
- 13 Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée (1912-1931) ou le Bouclier de Neptune. La renaissance de la fortification côtière à l'expérience de la Grande Guerre – le cas méditerranéen*, thèse d'histoire, Sciences Po Paris, 2011. Sans oublier le chapitre consacré à la Première Guerre mondiale dans la thèse monumentale d'Emmanuel Boulard, *La Défense des côtes : une histoire interarmées (1815-1973)*, thèse d'histoire, université Paris-Sorbonne, 2014, p. 413-678.
- 14 Selon Étienne Taillemite, le contre-amiral Lacaze aurait démissionné de la rue Royale le 2 août 1917, « excédé par les critiques partisans et les attaques incessantes de l'extrême gauche » : « Lacaze », dans *Dictionnaire des marins français* [1982], Paris, Tallandier, 2002 p. 284-285, *loc. cit.* p. 285. En revanche, Bernard Larrera de Morel, qui s'appuie largement sur les souvenirs de Raymond Poincaré, propose une lecture plus nuancée de l'épisode, quoique non dénuée d'une généralisation hâtive quant à l'attitude des parlementaires : *L'Amiral Lacaze (1860-1955)*, Paris, Éditions Christian, 2004, p. 119-122.
- 15 Maurice Agulhon, *Histoire vagabonde*, t. 3, *La Politique en France d'hier à aujourd'hui*, Paris, Gallimard, 1996, p. 97.
- 16 Marc-Olivier Baruch et Vincent Duclert (dir.), *Serviteurs de l'État. Une histoire politique de l'administration française entre 1875-1945*, Paris, La Découverte, 2000.

aussi apporter une pierre supplémentaire au réexamen de l'implication des élus socialistes et radicaux socialistes dans la conduite de la guerre¹⁷, et plus seulement de la guerre terrestre. Ceux-ci sont en effet nombreux et influents au sein de la commission de la Marine au Palais Bourbon. Dans cette optique, la question de la direction de la guerre sous-marine apparaît emblématique. En effet, davantage que d'autres dossiers qui relèvent de la rue Royale, elle remet en cause, et ce dans la durée, l'ensemble de la gestion du département, et intéresse la plupart des élus par son impact direct sur l'issue du conflit.

70

Les modalités de la guerre navale ont été très différentes de celles anticipées par les belligérants. À la veille du conflit, l'« horizon d'attente » – selon l'expression de Reinhart Koselleck – des acteurs, tant marins que politiques, reposait sur la domination désormais presque sans partage d'une lecture mahanienne des guerres passées¹⁸. Cette thèse avait entraîné la diffusion d'une mystique de l'offensive à outrance, comparable à bien des égards à celle en vigueur dans les armées de Terre¹⁹. Mais, pendant la Grande Guerre, pour reprendre une formule de Claude Farrère, l'apparition de l'arme sous-marine « transperce » la notion de maîtrise de la mer²⁰. Elle relativise la primauté du cuirassé comme *capital ship* et offre à la course des perspectives nouvelles aux dépens de la guerre d'escadre²¹. Par son impact majeur sur la continuité du ravitaillement des armées et des peuples, elle exige une transformation sans précédent de l'organisation des flottes afin de conduire victorieusement la lutte anti-sous-marine, devenue prioritaire. En France, l'adaptation aux nouveaux paradigmes de la guerre navale se fait sous la pression d'un Parlement qui s'immisce jusque dans les rouages les plus fins de l'organisation du ministère de la Marine. Après plusieurs années de crises consécutives à sa républicanisation, les tensions semblaient pourtant s'être apaisées sur la base d'un fragile équilibre, non dénué d'équivoque²². L'accord s'était fait sur une autonomie toute relative d'un commandement dual – chef d'état-major général et commandant en chef de

17 Nicolas Rousselier, « Le gouvernement de guerre et les socialistes », dans Vincent Chambarlhac et Romain Ducoulombier (dir.), *Les Socialistes français et la Grande Guerre. Ministres, militants, combattants de la majorité (1914-1918)*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 2008, p. 33-44, loc. cit. p. 39.

18 Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004.

19 Pour une vision classique, voir Jack L. Snyder, *The Ideology of the offensive. Military Decision Making of the Disasters of 1914*, London, Cornell University Press, 1984. Pour une approche plus nuancée et réactualisée, voir Olivier Cosson, *Préparer la Grande Guerre. L'armée française et la guerre russo-japonaise (1899-1914)*, Paris, Les Indes savantes, 2013.

20 Claude Farrère, *Histoire de la Marine française*, Paris, Flammarion, 1962, p. 382.

21 Jean Meyer, « La guerre de course de l'Ancien Régime au xx^e siècle : essai sur la guerre industrielle », *Histoire, économie & société*, vol. 16, 1997/1, p. 7-43.

22 Jean de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la Belle Époque », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, 2011/2, p. 29-60.

l'Armée navale – à l'égard d'un ministre à la prééminence consacrée, mais placé sous le contrôle plus ou moins strict des commissions parlementaires. Or, à partir de la fin de 1916, une part croissante des élus comme une minorité de marins, ne cessa de réclamer la création d'une direction de la guerre sous-marine indépendante de l'état-major général de la Marine (désormais EMGM), une initiative vigoureusement combattue par la plupart des officiers et une partie des parlementaires. Les politiques la concevaient comme l'outil de la prééminence du pouvoir civil sur la hiérarchie militaire, un outil qui plus est placé sous le contrôle étroit du Parlement. La plupart des marins, mais aussi certains élus, voyaient dans ce projet une double hérésie, car il contrevenait aux principes clausewitziens de délégation aux chefs militaires de la conduite des opérations et d'unité du commandement²³. À la fin de 1917, la victoire du Palais Bourbon sur la rue Royale, au terme d'un rude combat, a assis définitivement, ici comme ailleurs, la prééminence de la toge sur l'épée et, en partie, du Parlement sur l'exécutif. L'épisode n'est en effet pas propre à l'administration de la Marine, ni même à la Grande Guerre, dans la mesure où il renvoie au débat fondamental, et récurrent depuis 1871, relatif à l'équilibre entre l'idéal démocratique et la compétence technique, un débat exacerbé à l'heure où la survie de la nation est en jeu²⁴. On peut dès lors se demander en quoi l'ombre portée du « syndrome Pelletan » et les braises mal éteintes de la querelle de la Jeune École sont venues interférer sur le comportement des élus et des marins.

Les archives tant militaires que parlementaires permettent de saisir ce jeu des représentations croisées et la mécanique des accommodements entre la rue Royale et le Palais Bourbon. Pour la première, les fonds du ministère et de l'EMGM conservés au Service historique de la Défense permettent d'approcher la position du ministre et de ses principaux subordonnés. Les papiers parlementaires, bien qu'incomplets en raison de la perte des archives de la commission de la Marine du Sénat²⁵, sont particulièrement volumineux. Complétés par la consultation du *Journal officiel*, ils exposent dans le détail les rapports préparatoires, les auditions et les débats, que ce soit en commission, en séance ou en comité secret. Face à l'ampleur de cette documentation, le choix a été fait de centrer les recherches sur le dossier de la guerre sous-marine en se focalisant d'abord sur les commissions de la Marine. De même, nous nous limiterons à la création de la Direction générale de la guerre sous-marine (désormais DGGSM) entre 1914 et 1917 car elle est au carrefour de tous les

23 Benoît Durieux, *Clausewitz en France. Deux siècles de réflexion sur la guerre, 1807-2007*, Paris, Économica, 2008.

24 Olivier Forcade, « Les officiers et l'État », dans *Serviteurs de l'État*, op. cit., p. 261-277.

25 *Archives du Sénat. État des procès-verbaux des commissions sénatoriales relatives à la Première Guerre mondiale*, Paris, s.n., s.d., p. 10.

enjeux politico-militaires impliquant la Marine nationale dans le premier conflit mondial. Trois configurations successives apparaissent dans la mécanique des rapports entre les différents acteurs. Les six premiers mois du conflit sont marqués par la dictature ministérielle au détriment du commandement et du Parlement. Les années 1915 et 1916 pour l'essentiel voient l'émergence d'une relation plus équilibrée sur fond d'une prise de conscience erratique des différents protagonistes quant à l'importance de cette question. Enfin, à partir d'octobre 1916, le Parlement affirme progressivement son leadership, seul en passerelle face aux marins et au ministre.

LE TEMPS DE LA DICTATURE MINISTÉRIELLE AU DÉTRIMENT DU COMMANDEMENT ET DU PARLEMENT

72

En 1914, les premières heures de la guerre, tant sur terre que sur mer, semblent annoncer, voire devancer, ce qui sera bientôt qualifié de « dictature de l'état-major », c'est-à-dire un accroissement inédit en régime républicain de l'autorité militaire aux dépens du pouvoir civil²⁶. Ainsi, en Méditerranée, le commandant en chef de l'Armée navale, le vice-amiral Boué de Lapeyrière, déroge aux plans établis par le Conseil supérieur de la Défense nationale, pourtant confirmés à deux reprises par le ministre²⁷. Il choisit d'escorter à distance les convois rapatriant en métropole les troupes du XIX^e Corps d'armée stationnées en Afrique du Nord. Cependant, le cas de la Marine diffère radicalement de celui de l'armée de Terre car, contrairement à cette dernière, la « dictature » est le fait du ministre et non du haut commandement. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette configuration spécifique.

Tout d'abord, joue la personnalité de Victor Augagneur, l'ancien gouverneur général de Madagascar, républicain-socialiste qui s'est assis le 3 août dans le fauteuil de Colbert. Il a remplacé Armand Gauthier, à la demande de son collègue de la Guerre, Adolphe Messimy, qui refusait de « collaborer plus longtemps avec un impuissant ou un imbécile »²⁸. Augagneur fait rapidement honneur à son surnom de « Victor I^{er} », dont la presse satirique l'avait affublé en raison de son autoritarisme²⁹. Dès son arrivée rue Royale, il remet en cause le fonctionnement du ministère :

26 François Cochet, « Les débuts de la Grande Guerre en France : "dictature" imposée du militaire ou retrait du politique ? », *Revue historique des armées*, n° 248, 2007, 3, p. 60-70.

27 Lettre secrète du ministre de la Marine au commandant en chef de l'Armée navale, 30 juillet 1914, archives de la Marine conservées à Vincennes (désormais SHD-MV), SS Ed 76.

28 Adolphe Guillaumat, *Correspondance de guerre du général Guillaumat 1914-1919*, Paris, L'Harmattan, 2008, mention du 3 août 1914, p. 13.

29 Nathalie Rezzi, « Augagneur, Victor » dans Jean-Philippe Zanco (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine 1689-1958*, Paris, Kronos, 2011, p. 134.

J'ai trouvé des règlements destinés à annihiler complètement l'action du ministre ; or je ne tiens pas à être ministre pour mettre cette qualité sur ma carte de visite. Si j'ai une fonction quelconque, je tiens à l'exercer et à prendre les responsabilités qui sont en réalité la seule chose qui vaille la peine de rechercher le pouvoir, le reste est de la gloriole³⁰.

Cette remarque ne vise pas le chef de l'EMGM, mais le commandant en chef de l'Armée navale. Le premier, le vice-amiral Pivet, se trouve à la tête d'un organisme croupion, dont l'autorité a été affaiblie par Lanessan dès 1902 et n'a été que partiellement rétablie en 1907 et 1910³¹. Dès le déclenchement des hostilités, la plupart de ses officiers l'ont en outre quitté pour rejoindre des affectations en mer³². De fait, l'EMGM est « réduit à l'état squelettique³³ ». Le second, le vice-amiral Boué de Lapeyrère, fort de son expérience d'ancien ministre, de plus de deux années de commandement d'une force qui regroupe l'essentiel du corps de bataille français, et, enfin, de son éloignement pourrait disposer d'une marge d'autonomie insupportable aux yeux d'Augagneur. Le nouveau ministre entend bien être au centre d'un processus décisionnel centralisé à l'extrême : « Je décidai qu'aucun télégramme n'arriverait au ministère ou n'en partirait sans qu'il ait été enregistré, et soumis à mon visa, quand il serait d'importance³⁴ ». La « dictature » du ministre profite également de l'effacement du Parlement, dont les deux chambres ont voté leur ajournement le 4 août. Même s'il ne faut pas exagérer la portée de cette décision, pendant plusieurs mois l'action ministérielle échappe *de facto* à toute velléité de contrôle des chambres. Le « groupe des parlementaires de Paris », qui rassemble des députés parisiens de toutes sensibilités, s'en inquiète ouvertement. Et parmi eux se trouve l'amiral Bienaimé, élu nationaliste et pilier de la commission de la Marine³⁵.

30 Audition de Victor Augagneur par la Commission de la Marine de Guerre de la Chambre, 18 juillet 1917, SHD-MV, SS Ca 9.

31 John R. Walsler, *France's Search for a Battlefleet. French Naval Policy 1898-1914*, thèse d'histoire, Chapel Hill, University of North Carolina, 1976, p. 283 ; Jean de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la Belle Époque », *loc. cit.* p. 43-45 ; Hervé Coutau-Bégarie, *Castex, le stratège inconnu*, Paris, Économica, 1985, p. 28-33.

32 « Conférence d'état-major », cours de l'École supérieure de Marine 1920 du CF Castex, SHD-MV, 1 CC 217.

33 Proposition n° 3001 de la Chambre des députés : « Rapport fait au nom de la commission de la marine de guerre sur la demande de discussion immédiate et sur le fond de la proposition de résolution de M. Goude concernant l'organisation de la guerre sous-marine défensive et offensive », par Louis Tissier, annexe au procès-verbal de la séance du 13 février 1917, p. 40, SHD-MV, SS Gr 46.

34 Audition de Victor Augagneur par la Commission de la Marine de Guerre de la Chambre, 18 juillet 1917, SHD-MV, SS Ca 9.

35 Marcel Cachin, *Carnets 1906-1947*, t. 1, 1906-1916, éd. Gilles Cander et Christophe Prochasson, Paris, Éditions du CNRS, 1993, p. 710.

Ce fonctionnement de la rue Royale, inédit depuis 1871, a des répercussions immédiates sur la conduite de la guerre. Aux dires mêmes du vice-amiral Pivet, le ministre « n'admettait pas l'ingérence de l'EMGM dans les opérations³⁶ ». La meilleure illustration de la pratique personnelle du pouvoir par Augagneur réside dans la manière dont il dirige la guerre sous-marine. Celle-ci a débuté dès les premières semaines du conflit sous une forme classique, puisque les *U-Boote*, concentrés en mer du Nord et dans la Manche, attaquaient presque exclusivement les navires militaires de l'Entente. Interrogé par la suite sur l'absence de réaction de la Marine, Augagneur accusera l'EMGM de n'avoir prévu aucun plan pour protéger la navigation dans le détroit du pas de Calais³⁷. Or, en 1914, de tels plans existaient bien, mais c'est la dictature exercée par le ministre qui a empêché leur mise en place. Après les premiers torpillages, l'EMGM a proposé la création d'une flottille de chalutiers afin d'assurer une patrouille permanente en Manche³⁸, tandis que des dispositions étaient prises pour escorter les convois de troupes et de blessés en mer du Nord³⁹. À l'amiral Pivet le pressant de sortir de la « passivité des opérations navales des Alliés [...] qui déjà leur a causé des pertes considérables », Augagneur répond que la proposition « ne paraît pas répondre à la réalité des faits⁴⁰ ». Quelques semaines plus tard, une nouvelle tentative, assortie d'un projet de reconnaissances aériennes, se solde par un résultat similaire. Au même moment d'ailleurs, la rue Royale renonce aux crédits votés par le Parlement en faveur de l'aviation maritime⁴¹.

À la « dictature de Chantilly » pour l'armée de Terre répond donc celle du titulaire du portefeuille de Colbert. Même si elles relèvent de deux logiques distinctes, l'effacement du Parlement leur est consubstantiel. Elles cessent d'ailleurs toutes deux avec le retour des chambres en session ordinaire, la reprise du travail des commissions et, bientôt, le double remplacement d'Augagneur par Lacaze et de Pivet par Aubert. Dans le cadre du « parlementarisme de guerre », qui se met alors en place, les commissions contribuent largement à replacer le pouvoir législatif au cœur de la direction du conflit. Le profil du

36 Lettre du VA Pivet au président de la commission de la Marine de Guerre de la Chambre, 10 janvier 1917, SHD-MV, SS Ca 9.

37 Audition du ministre par la commission de la marine de guerre de la Chambre, 11 mars 1915, Archives nationales (désormais AN), C 7532.

38 Rapport du VA Pivet au ministre de la Marine, 8 novembre 1914. Cité dans l'« Historique des opérations navales en 1914 rédigé en conformité de la décision du 3 mars 1916 de la commission de la marine de guerre par l'amiral Bienaimé », SHD-MV, SS Ca 9.

39 Instructions aux commandants de la *Savoie*, de la *Lorraine*, du *Niagara*, du *Malte*, du *New Haven* et à l'Inscription maritime du CA Charlier, 5 et 6 octobre 1914, SHD-MV, SS Te 13.

40 Annotation manuscrite de Victor Augagneur sur le rapport au ministre du VA Pivet, 8 novembre 1914. Cité dans le « Rapport Bienaimé ». SHD-MV, SS Ca 9.

41 Rapport secret de la commission de la Marine de guerre sur l'aviation et l'aéronautique maritime, préparé par Auguste Bouge, 31 mars 1914, AN, papiers Painlevé, 313 AP 64.

personnel politique qui y siège contribue à expliquer la vigilance du Parlement sur la conduite de la guerre sous-marine. À la Chambre, la commission de la Marine de guerre, dont les élus sont désignés à la proportionnelle des groupes parlementaires, est dominée par les radicaux socialistes, les socialistes et les socialistes indépendants, traditionnel vivier de recrutement des zélés de la Jeune École et des contempteurs de la dictature de la « caste maritime ». Sans surprise, les départements littoraux sont surreprésentés, puisque 43% des élus en sont originaires, contre 53% pour l'intérieur du pays⁴². Au vu de cette implantation électorale, les membres des commissions possèdent une hypersensibilité aux enjeux maritimes. Ils sont particulièrement attentifs à l'impact de la guerre sous-marine, que ce soient les menaces sur la pêche et le cabotage, ou les pertes subies par les équipages et les passagers tant civils que militaires des bâtiments.

Par ailleurs, la composition des commissions confirme le déclin des officiers parlementaires. Celle de la Chambre compte un amiral et un général, tandis qu'un seul amiral siège dans celle du Sénat, alors que les anciens militaires sont plus nombreux au sein des commissions de l'Armée⁴³. Cette situation pourrait *a priori* poser des problèmes dans la compréhension de dossiers très techniques, d'une part parce que les parlementaires manquent d'experts dans le domaine naval et, d'autre part, parce que la Marine ne dispose pas de relais au Palais Bourbon. Parmi les rares marins devenus parlementaires, le vice-amiral Amédée Bienaimé occupe une position singulière. Chef de l'EMGM entre 1898 et 1902, il a eu maille à partir avec les ministres radicaux, Lanessan et surtout Pelletan, qui finit en 1904 par le placer en disponibilité en raison de ses critiques. Le député de Paris, républicain nationaliste élu en 1905, est l'un des procureurs les plus virulents des dysfonctionnements de la rue Royale n'hésitant pas, avant comme pendant la guerre, à joindre sa voix à celle des députés socialistes et radicaux. Il n'en demeure pas moins un représentant distingué des élites militaires, qui prend souvent la défense des ses pairs. Que ce soit au sein de la commission de la Marine – on y reviendra – ou de celle de l'Armée, il refuse en particulier que le pouvoir politique remette en cause l'autonomie du

42 4 % viennent d'Algérie ou de la Réunion, proportion calculée d'après *Chambre des Députés, session de 1914, feuilletton n° 14*, 25 juin 1914, p. 14. Au Sénat, elles sont inversées, même si la désignation des commissions dépend des bureaux, ce qui limite la portée des données. Ainsi, 59 % des membres de la commission sont issus de départements littoraux, contre 35 % pour le reste du territoire et 5 % pour l'Algérie. Proportions calculées d'après *Sénat, année 1915, Feuilletton n° 6*, 4 février 1915, p. 7.

43 Anne Dumesnil, « La commission sénatoriale de l'armée et les militaires pendant la Grande Guerre », dans Olivier Forcade, Éric Duhamel et Philippe Vial (dir.), *Militaires en République 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 313-323.

commandement en matière d'avancement et de discipline⁴⁴. Mais Bienaimé n'a pas le monopole de l'expertise. Plusieurs de ses collègues, surtout chez les élus radicaux de toutes sensibilités, sont de fins connaisseurs des questions navales et sont des habitués de la commission de la Marine. Parmi les modérés, Charles Chaumet a, par exemple, déjà été rapporteur du budget de la Marine en 1908 et 1909, tandis que l'aile gauche du Parti radical est notamment représentée par Louis Tissier, tout puissant directeur de cabinet de Pelletan rue Royale, devenu député du Vaucluse en 1912⁴⁵.

76

Sous l'influence de son président, Paul Painlevé, la commission de la Marine de la Chambre entend donc ne renoncer à aucune de ses attributions⁴⁶. Le ministre est convoqué dès le 21 janvier 1915 pour obtenir que les députés puissent recueillir la documentation interne au ministère, se déplacer dans les établissements portuaires, et interroger le personnel⁴⁷, des préalables qui sont indispensables à l'exercice du contrôle parlementaire. Comme Millerand, Augagneur cède, mais ne coopère qu'à regret⁴⁸. Après chaque visite d'un député ou sénateur, il réclame des officiers un compte rendu de tous les renseignements donnés et des déclarations faites⁴⁹. Moins de trois mois plus tard, les membres de la commission se plaignent déjà des réponses évasives et lacunaires du ministre, tout comme de la rétorsion d'informations dont ils se disent victimes : « Il y a vis-à-vis d'elle étouffement et méfiance », se lamente l'amiral Bienaimé⁵⁰.

Les élus qui s'intéressent à la conduite de la guerre navale mettent néanmoins du temps à se saisir de sa dimension sous-marine. Si celle-ci est évoquée le 17 décembre 1914, dès la première séance de la commission depuis le début du conflit, ce n'est que pour entendre un compte rendu sommaire des déboires du vapeur *Amiral-Ganteaume*. Malgré l'émotion suscitée dans l'opinion et dans la presse par l'attaque de ce bâtiment rempli de réfugiés évacués du nord de la France⁵¹, aucune question n'est posée à Augagneur à propos des moyens

44 Sur ses démêlés, sur ce point, avec Lanessan, voir Jean de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la Belle Époque », *loc. cit.*, p. 43-45. Lors de la crise des mutineries dans l'Armée en juin 1917, il refuse que des parlementaires se rendent dans les unités : Fabienne Bock, *Un Parlementarisme de guerre 1914-1919*, *op. cit.*, p. 195-196.

45 Paul Basquiat, *Une Dynastie de la bourgeoisie républicaine : les Pelletan*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 313.

46 Anne-Laure Anizan, *Paul Painlevé...*, *op. cit.*, p. 124-133.

47 Compte-rendu de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 21 janvier 1915, AN, C 7532.

48 Fabienne Bock, *Un Parlementarisme de guerre 1914-1919*, *op. cit.*, p. 139-140.

49 Lettre du ministre de la Marine au préfet maritime de Lorient, 19 septembre 1915, SHD-MV, SS Ca 8.

50 Intervention de l'amiral Bienaimé lors de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 30 mars 1915, AN, C 7532.

51 Par exemple *Le Temps*, 28 octobre 1914, p. 2 ; *L'Humanité*, 28 octobre 1914, p. 2 ; *La Croix*, 28 octobre 1914, p. 1.

de lutter contre les *U-Boote*⁵². Il faut ensuite attendre plusieurs mois pour qu'elle soit à nouveau abordée. Pourtant, depuis février, les conditions de la guerre sous-marine ont radicalement changé. La marine allemande a déclaré les atterrages britanniques « zone de guerre » et menace de couler tous les navires de commerce qui y seront surpris⁵³. Par ailleurs, peu après les *U-Boote* pénètrent librement en Méditerranée depuis le détroit de Gibraltar ou le canal d'Otrante. Pour autant, à cette date, les députés ne se préoccupent pas de la direction générale de la guerre sous-marine, mais seulement des moyens et des procédures tactiques susceptibles d'éviter les torpillages.

1915-OCTOBRE 1916 : UNE RELATION PLUS ÉQUILIBRÉE ENTRE PARLEMENT ET MARINE

Au torpillage de l'*Amiral-Ganteaume* se sont notamment ajoutés en mai et en août ceux des paquebots *Lusitania* et *Arabic*. La guerre sous-marine vise désormais des bâtiments civils, attaqués sans préavis et sans que les survivants ne soient recueillis. Un seuil vers la totalisation du conflit est franchi⁵⁴. Ces torpillages, très médiatisés, entraînent une première inflexion dans l'attitude de la commission de la Marine, perceptible en mai 1915. Pour la première fois, Augagneur est mis en difficulté sur les conditions du contrôle parlementaire⁵⁵. En séance, Émile Broussais, député radical-socialiste d'Alger, établit un lien entre le refus du ministre de travailler avec les élus et les déconvenues de la guerre sous-marine :

Étant donné que depuis la rentrée du Parlement, on n'a pas marchandé le concours nécessaire du Parlement, on est étonné de voir tous les mécomptes après les catastrophes. On n'a jamais su si on a fait quelque chose pour prévoir ; on fait crédit au gouvernement sur son patriotisme sans avoir été à même de savoir ce qui se passe⁵⁶.

Nonobstant les polémiques naissantes sur la campagne des Dardanelles, la défiance s'installe entre la rue Royale et le Palais Bourbon. En août, la commission vote une première motion relative à la guerre sous-marine :

52 Compte rendu de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 17 décembre 1914, AN, C 7532.

53 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, London, Routledge, 1995, p. 291-294.

54 Gerd Krumeich, « Le blocus maritime et la guerre sous-marine » dans John Horne (dir.), *Vers la guerre totale. Le tournant de 1914-1915*, Paris, Tallandier, 2010, p. 175-190.

55 Raymond Poincaré, *Au service de la France. Neuf années de souvenirs*, t. VI, *Les Tranchées 1915*, Paris, Plon, 1930, p. 189-190.

56 Intervention d'Émile Broussais lors de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre, 3 juin 1915, AN C 7532.

[Elle] regrette d'être forcée de constater d'in vraisemblables lenteurs dans les décisions et dans l'exécution des commandes [de sous-marins] et est malheureusement amenée à faire un pénible rapprochement entre cette absence de plan et de direction et l'activité déployée par l'ennemi⁵⁷.

Au-delà du cercle des parlementaires spécialisés et des milieux maritimes, la prise de conscience de l'ampleur et de la persistance de la menace représentée par les *U-boote* au sein des élites politiques date de l'automne 1915. En témoigne l'inquiétude pour la première fois perceptible sur ce point dans les souvenirs de Raymond Poincaré⁵⁸. Ce nouvel état d'esprit se traduit par plusieurs évolutions institutionnelles et un renouvellement du personnel.

78

Tout d'abord, la nomination d'un nouveau ministre de la Marine, avec le remplacement d'Augagneur par le contre-amiral Lucien Lacaze, ensuite, la création d'un service de patrouille et de défense contre les sous-marins⁵⁹ au sein de l'EMGM, deux mesures qui semblent avoir reçu l'aval des membres les plus influents de la commission de la Marine. Avant même la chute de son cabinet, Viviani, en difficulté, aurait approché Lacaze qui commandait alors la Marine à Marseille⁶⁰. Connu pour sa proximité avec Delcassé, dont il avait été chef de cabinet lors de son passage rue Royale, Lacaze venait en outre de s'illustrer en s'opposant publiquement à l'amiral Boué de Lapeyrère. À la demande de son chef, il avait été sanctionné pour cela par Augagneur, devenu un des principaux contempteurs du président du Conseil⁶¹. Viviani écarté, Briand, dont il n'est, semble-t-il, pas un protégé, l'appelle le 29 octobre 1915 pour s'asseoir dans le fauteuil de Colbert. Plusieurs sources indiquent qu'il a été recommandé au « ferme conciliateur » par Poincaré, Delcassé et Léon Bourgeois⁶². Enfin, le départ d'Augagneur est sans doute aussi l'une des conséquences du « bras de fer » avec l'exécutif engagé depuis plusieurs mois par le président de la commission de la Marine, Paul Painlevé, sur le contrôle parlementaire lors de l'affaire des Dardanelles⁶³. La nomination de Lacaze va de pair avec celle du général de division Joseph Gallieni comme ministre de la Guerre. Les élus accueillent avec prudence, voire avec défiance pour les plus à

57 Motion adoptée par la commission de la Marine de guerre de la chambre, 24 août 1915, *ibid.*

58 Raymond Poincaré, *Au service de la France...*, t. VII, *Guerre de siège 1915*, Paris, Plon, 1931, p. 282.

59 Service de patrouille et de défense contre les sous-marins, désormais DCSM.

60 Abel Ferry, *Carnets secrets 1914-1918* [1957], texte revu et notes établies par André Loez, Paris, Grasset, 2005, p. 61.

61 Lettre secrète n° 119/S, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 28 février 1915, SHD-MV, CC7 4^e moderne 1200/3 (dossier individuel de l'amiral Lacaze).

62 Bernard Larrera de Morel, *L'Amiral Lacaze (1860-1955)*, *op. cit.*, p. 61 ; René Daveluy (contre-amiral), *Réminiscences*, Paris, Économica, 1991, p. 670-671 ; Gérard Unger, *Aristide Briand. Le ferme conciliateur*, Paris, Fayard, 2005, p. 306.

63 Anne-Laure Anizan, *Paul Painlevé...*, *op. cit.*, p. 124-133.

gauche⁶⁴, le retour à la formule d'un ministre « technicien », dans la mesure où de la crise boulangiste à l'affaire Dreyfus la disparition des amiraux-ministres a été un marqueur déterminant de la républicanisation de la Marine. La circonspection des politiques se manifeste dès la première audition du nouveau ministre, car Charles Chaumet, le successeur de Painlevé à la tête de la commission de la Marine, insiste sur l'importance du contrôle parlementaire qui est, selon ses propres termes, « le nœud de toutes les questions⁶⁵ ». Rompant avec la pratique d'Augagneur, Lacaze conclut son intervention en assurant aux députés : « Rien de qui ne se passera dans cette maison [rue Royale] ni dans celles qui en dépendent ne vous sera fermé. Tout ce que vous voudrez savoir, vous le saurez⁶⁶ ».

Dès sa nomination, le ministre fait de la lutte anti-sous-marine sa priorité. Rapidement, il prend des mesures spectaculaires, dont la plus emblématique reste la dissolution de la Brigade des fusiliers marins, afin d'affecter le maximum de personnel dans les flottilles⁶⁷. Devant les députés, il reconnaît que la menace des *U-Boote* impose une profonde réorganisation de l'état-major. Dès le 8 novembre 1915, il crée la DCSM, le service de patrouille et de défense contre les sous-marins, chargé de « découvrir les moyens matériels propres à vaincre le sous-marin, d'en étudier l'utilisation et d'en assurer l'approvisionnement⁶⁸ ». Son chef, le vice-amiral Ronarc'h, devient une sorte de second chef d'état-major, relevant lui aussi directement de l'autorité du ministre. L'homme a fait ses preuves à la tête des fusiliers marins, de Dixmude à Nieupoort, mais le choix est également très politique, car Ronarc'h est le plus populaire des amiraux. Le nommer est aussi un moyen de se prémunir contre d'éventuelles critiques du Parlement. Au renouvellement des hommes répond donc celui des structures. Malgré leur satisfaction devant ces évolutions, les députés restent vigilants. La confiance n'excluant pas le contrôle, ils décident de créer deux sous-commissions spécialisées, dont l'une se veut le miroir de la DCSM, puisqu'elle en partage le nom⁶⁹. Elle est présidée par l'amiral

64 Notamment celle du député socialiste des Bouches-du-Rhône Fernand Bouisson (intervention lors de la séance de la Chambre du 8 juin 1917, *JORF*, Chambre des députés, compte rendu *in extenso*, 9 juin 1917, p. 1387).

65 Intervention de Charles Chaumet lors de l'audition de l'amiral Lacaze par la commission de la Marine de Guerre, 12 novembre 1915, AN, C 7533.

66 Audition de l'amiral Lacaze par la commission de la Marine de Guerre, 12 novembre 1915, *ibid.*

67 Auguste Thomazi (capitaine de vaisseau), *La Marine française pendant la Grande Guerre (1914-1918)*, t. V, *Les Marins à terre : fusiliers marins, canonnières marins, auto-canonnières et auto-projecteurs*, Paris, Payot, 1933, p. 130-131.

68 Décision ministérielle portant création d'un service de patrouille et de défense contre les sous-marins, 8 novembre 1915, SHD-MV, SS Gs 1.

69 La seconde, nommée « construction des sous-marins et des torpilleurs », est confiée à Jean-Baptiste Abel, également membre de la très puissante commission du budget. Compte rendu de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 17 novembre 1915, AN, C 7532.

Bienaimé, preuve de son crédit auprès de ses pairs. Mais cette initiative reste sans lendemain.

Au cours du premier trimestre de 1916, la guerre sous-marine tombe progressivement dans l'oubli, comme en témoignent les comptes rendus des séances de la commission de la Marine. Les parlementaires s'intéressent alors en priorité à l'expédition de Salonique ou à l'évacuation de l'armée serbe. Comme le note le socialiste Jean Locquin, en mars 1916, la commission « s'est endormie sur l'assurance qu'on allait combattre les sous-marins⁷⁰ ». La question ne revient sur le devant de la scène qu'à la fin du printemps. À l'instar de ce qui prévaut depuis août 1914, ce sont toujours les moyens d'empêcher les torpillages ou, au moins, de sauver équipages et passagers, qui préoccupent les députés. Le ministre de la Marine est ainsi longuement auditionné par la commission de l'Armée du Sénat sur la sécurité des transports en Méditerranée, une question qui a coûté son poste à Boué de Lapeyrère⁷¹. La menace des *U-boote* n'inquiète pas que la commission de la Marine car, à la Chambre, celle du Budget se soucie des conditions de sauvetage des personnels⁷². Les réponses apportées par Lacaze semblent satisfaire les élus. Pendant plusieurs mois, les relations entre la rue Royale et le Palais Bourbon s'apaisent. En témoigne le vibrant hommage rendu en séance en juillet 1916 par Charles Chaumet, le président de la commission de la Marine :

80

Ce qu'il faut, c'est [...] organiser la collaboration du Parlement et du Gouvernement, en vue de la défense nationale. Mais, pour collaborer, il faut au moins être deux. Or, trop souvent, les commissions ont été seules et se sont heurtées au mauvais vouloir du Gouvernement [...]. Au contraire, quand le ministre a compris notre rôle et le sien, quand il a vu que nous ne songions qu'à lui apporter un concours loyal, quand s'est établie une collaboration confiante, cordiale et quasi quotidienne, vous avez fait œuvre vraiment utile, j'ai le droit de le dire. Oui ! Depuis que M. l'amiral Lacaze est au ministère de la Marine [...] nous avons pu tout voir, tout contrôler, interroger tout le monde⁷³.

Mais le climat se dégrade à mesure que les résultats de la lutte anti-sous-marine déçoivent. Le Parlement commence à se préoccuper de sa direction. Au printemps 1916, pour la première fois, un rapport parlementaire y est consacré. Rédigé par Émile Broussais, le texte reste très factuel et ne formule

70 Intervention de Jean Locquin lors de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre, 3 mars 1916, *ibid*.

71 Henri Salaün (vice-amiral), *La Marine française*, Paris, Les Éditions de France, 1934, p. 207.

72 Réponse du ministre de la Marine à la question n° 41 de la commission du budget, 20 mars 1916, SHD-MV, SS Ca 7.

73 Chambre des députés, compte rendu *in extenso*, séance du 21 juillet 1915, *Journal officiel de la République française* (désormais *JORF*), 22 juillet 1915, p. 1635-1636.

pas de véritables propositions⁷⁴. Ce n'est qu'à partir de la fin de l'année que les députés prennent la question à bras le corps. Ce regain d'intérêt s'explique en partie par l'augmentation continue du tonnage coulé qui pèse sur les lignes de communication alliées⁷⁵. Indépendamment des débats récurrents sur le manque de moyens matériels et la tactique à adopter, se pose la question de la coordination de la lutte anti-sous-marine. À l'instar du Parlement, la Marine ne semble pas avoir pris toute la mesure du problème. Ainsi, la DCSM a été une création en trompe-l'œil. À la différence de ce qui prévaut au Royaume-Uni avec la mise en place quelques mois plus tard d'une *Anti-Submarine Division*, les affectations au sein de la DCSM se font en puisant dans les autres bureaux de l'EMGM, sans apport de personnel supplémentaire⁷⁶. La DCSM ne vit d'ailleurs que six mois. En avril 1916, quand le vice-amiral Ronarc'h prend le commandement de la Zone des Armées du Nord, son successeur, le contre-amiral Merveilleux du Vignaux est nommé sous-chef de l'EMGM, adjoint pour l'organisation de la défense contre les sous-marins⁷⁷. Quant aux attributions de la DCSM, elles sont réparties entre plusieurs sections de l'EMGM. Par l'intermédiaire du *Moniteur de la flotte*, son organe officieux, la rue Royale persiste à nier la gravité de la situation, expliquant que, pour les bâtiments de commerce, « les risques demeurent relativement faibles [...] en comparaison du mouvement général des navires⁷⁸ ». Cette assurance n'est pas du goût des parlementaires qui, à la suite de plusieurs torpillages spectaculaires et médiatisés, sont sous la pression de l'opinion. Les élus vont désormais inscrire au cœur de leur action la question d'une direction de la guerre sous-marine placée sous le contrôle direct du Parlement.

VERS UN PARLEMENT « EN PASSERELLE » (OCTOBRE 1916-DÉCEMBRE 1917)

Les hostilités entre le Palais Bourbon et la rue Royale sur la conduite de la guerre sous-marine débutent véritablement le 13 octobre, à l'occasion d'une séance commune des commissions de la Marine de guerre et de la Marine marchande. Un député de cette dernière, Benoît Bergeon, républicain socialiste, réclame la création d'une direction spécifiquement chargée de lutter contre les *U-boote*⁷⁹. Une résolution votée à l'unanimité prie « le gouvernement

74 Rapport concernant la protection des côtes, la protection de la navigation et la lutte contre les sous-marins allemands, rédigé par Émile Broussais, 23 mars 1916, SHD-MV, SS Ca 8.

75 Proposition n° 3001 de la Chambre des députés, art. cit., SHD-MV, SS Gr 46.

76 « Historique du service central, 1914-1916 », travaux historiques de l'École de Guerre navale promotion 1915 du LV Cavalier de Cuverville, SHD-MV, 1 CC 312.

77 Note de la Direction des services de la flotte pour l'EMG, 12 avril 1916, SHD-MV, SS Gs 1.

78 *Le Moniteur de la Flotte et le Journal du matelot (réunis)*, n° 48, 25 novembre 1916, p. 1.

79 Compte rendu de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 13 octobre 1916, AN, C 7532.

d'assurer la coordination effective et efficace de tous les moyens d'action des puissances alliées pour lutter victorieusement contre la guerre sous-marine allemande⁸⁰ ». Cette proposition est immédiatement rejetée par le ministre, au prétexte que « cet organisme existe déjà sous le nom d'état-major général ». Lacaze refuse d'« intervenir dans l'action de la bataille » pour ne pas « apporter du désordre »⁸¹. Cette posture ne satisfait pas les membres de la commission de la Marine qui menacent d'interpeller le gouvernement à ce propos⁸². Faute de réponse, les parlementaires passent à l'offensive. Alors que l'amiral Lacaze apparaît comme un des maillons faibles d'un ministère Ribot en difficulté, celle-ci se déroule en plusieurs temps et épuise toute la gamme des moyens dont les députés disposent.

82

La seconde passe d'armes intervient à l'occasion du Comité secret du 28 novembre 1916. Après son allocution, le ministre est chahuté et accusé par plusieurs orateurs de nourrir des « illusions dangereuses » sur les résultats de l'offensive des sous-marins allemands⁸³. Benoît Bergeon s'appuie sur les débats qui se sont déroulés une dizaine de jours auparavant à la Chambre des Lords sur un sujet similaire, pour à nouveau réclamer la création d'un « organisme spécialement affecté » à la guerre sous-marine⁸⁴. Dans une longue intervention, Jules Cels, député de la gauche radicale, proche de Georges Leygues, replace la question des *U-boote* dans la perspective plus large de la conduite globale de la guerre et de la menace qui pèse sur le ravitaillement du pays. Tout comme Bergeon, Cels dénonce le refus persistant de Lacaze de donner suite à la résolution du 13 octobre. Il interpelle désormais directement le président du Conseil : « Il y a peut-être quelque responsabilité de la part de l'être collectif qui prend la direction de la guerre et qui nous gouverne, j'ai nommé le Gouvernement (Mouvements divers) ⁸⁵ ».

L'assaut principal est porté par la commission de la Marine de la Chambre qui réclame une réorganisation en profondeur de la rue Royale. En janvier 1917, le socialiste Émile Goude, figure de « Brest-la-Rouge » et critique de longue date des amiraux, invite dans une résolution le gouvernement « à créer d'urgence une

80 Motion adoptée par les commissions de la Marine de guerre et de la Marine marchande de la chambre, 13 octobre 1916, *ibid.*

81 Intervention de l'amiral Lacaze lors de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 13 octobre 1916, *ibid.*

82 Compte rendu de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 17 novembre 1915, *ibid.*

83 Intervention de Joseph Garat lors de la séance du 3 décembre 1916 du Comité secret du 28 novembre 1916, *JORF*, 16 novembre 1920, p. 205.

84 Intervention de Benoît Bergeon lors de la séance du 2 décembre 1916 du Comité secret du 28 novembre 1916, *ibid.*, p. 186

85 Intervention de Jules Cels lors de la séance du 2 décembre 1916 du Comité secret du 28 novembre 1916, *ibid.*, p. 186.

Direction, indépendante de l'état-major général, qui sera chargée d'organiser la guerre sous-marine offensive et défensive⁸⁶ ». L'autonomie réclamée fait débat au Palais Bourbon. L'ancien chef de l'EMGM, l'amiral Bienaimé, s'oppose sans surprise à ce qu'il considère comme une entorse au principe de l'unité de commandement⁸⁷. À gauche, certains députés radicaux socialistes, pourtant favorables à la mise sur pied d'une direction spécifiquement chargée de la lutte contre les *U-Boote*, refusent néanmoins de réclamer son indépendance par rapport à l'état-major. Parmi eux se trouvent, par exemple, Louis Tissier, Georges Boussenet⁸⁸, député radical socialiste de la Réunion, ou encore Jules Cels. Ce dernier avertit : « Ceci est une question de gouvernement [et] entrer dans cette voie serait dangereux⁸⁹ ». Goude la juge pourtant indispensable, car « la guerre sous-marine [est] noyée [sic] sous la guerre navale⁹⁰ ». Les parlementaires adoptent finalement un compromis : ils ne réclament plus l'indépendance de l'organisme, mais demandent sa promotion au rang de direction générale.

Les débats sur l'organisation de la guerre sous-marine remettent en fait à vif les divisions de la Belle Époque quant à la politique navale et sa dimension politico-militaire. Les arguments avancés renvoient de manière systématique à la querelle de la Jeune École. Plusieurs députés s'en prennent à la politique suivie après le tournant mahanien des années 1908-1910. Les cuirassés et les *dreadnoughts* construits depuis cette époque « dorment, en effet, au fond de nos ports, inutilisés. Voilà à quoi a servi la grande flotte que l'on préconisait jadis⁹¹ ! ». Le contre-amiral Lacaze, alors directeur de cabinet de Delcassé est, de fait, directement visé. Comme aux grandes heures de la Jeune École, le haut commandement de la Marine est critiqué, en associant à nouveau les conservatismes doctrinal et politique. Puisant à un vocabulaire très connoté, Goude dénonce, par exemple, « [la] réaction contre les doctrines professées par

86 Proposition de résolution n° 2862 de la Chambre des députés « concernant l'organisation de la guerre sous-marine offensive et défensive », par Émile Goude, annexe au procès-verbal de la séance du 11 janvier 1917, SHD-MV, SS Gr 46.

87 *Ibid.*

88 « Ce que je vous demande, pour conclure, c'est de fusionner ces trois sections [de l'EMGM], de les rendre non pas indépendantes de l'état-major général, car je conçois parfaitement que le chef d'état-major général ait un droit de surveillance, de contrôle et même de haute direction sur tout ce qui se passe autour de lui [...] » (Intervention de Georges Boussenet lors de la séance de la Chambre du 7 juin 1917, *JORF*, Chambre des députés, compte rendu *in extenso*, 8 juin 1917, p. 1359).

89 Intervention de Jules Cels lors de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 12 mars 1917, AN, C 7532.

90 Compte rendu de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 12 mars 1917, *ibid.*

91 Intervention d'Émile Goude lors de la séance du 2 décembre 1916 du Comité secret du 28 novembre 1916, *JORF*, 15 novembre 1920, p. 187.

des Ministres républicains, tels que l'amiral Aube et Pelletan⁹² ». Au Sénat aussi, l'amalgame antithétique des couples torpilleur/république et cuirassé/monarchie refait explicitement surface. À l'occasion du comité secret de décembre 1916, Paul d'Estournelles de Constant⁹³ s'emporte contre « les bureaux [...] [si] imbus de vieilles idées, d'idées monarchiques du siècle dernier – vous entendez bien dans quel sens je le dis – qu'ils ne pensaient qu'aux vieilles escadres, qu'ils ne voulaient pas entendre parler de la navigation sous-marine⁹⁴ ».

84

Dans ce contexte, la volonté du Parlement d'obtenir la création d'une direction de la guerre sous-marine constitue indéniablement une preuve de défiance autant qu'une volonté de mise sous tutelle. Émile Goude fait longuement référence aux publications d'un certain Olivier Guihéneuc, sans pour autant adopter les positions maximalistes de ce dernier⁹⁵. Dans son ouvrage, *Dreadnought ou Submersibles ?*, ce publiciste suggérait en effet la création d'un sous-secrétariat d'État à la guerre sous-marine, dont la vocation à terme serait d'absorber le ministère de la Marine⁹⁶. Le député socialiste se contente de réclamer la recréation « de cette direction de la défense sous-marine qui [existait] sous Pelletan et qui a été abolie depuis⁹⁷ ». Rue Royale, cette initiative est vivement combattue. Dès son annonce, Lacaze demande à ses services de lui fournir d'extrême urgence tous les renseignements susceptibles de faciliter sa réponse aux « assertions » du député⁹⁸. Il s'adresse ensuite au président de la commission de la Marine pour lui expliquer pourquoi il refuse de « s'associer à un texte d'après lequel la guerre sous-marine [...] serait à organiser⁹⁹ ». Pourtant, avant même cet épisode, Charles Chaumet lui avait assuré que la motion « n'avait rien d'agressif, mais que la commission était résolue à obtenir des résultats ; ceux

92 Proposition n° 2862 de la Chambre des députés et proposition n° 3001 de la Chambre des députés, SHD-MV Gr 46.

93 Petit neveu de Benjamin Constant, il est député de la Sarthe de 1895 à 1904, et sénateur de la Sarthe de 1904 à 1924. Représentant la France aux Conférences de La Haye, il reçoit le prix Nobel de la paix en 1909. Notice établie d'après Jean Jolly (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français*, Paris, PUF, 1966, p. 1633-1634.

94 Intervention de Paul d'Estournelles de Constant lors de la séance du 21 décembre 1916 du Comité secret du Sénat du 19 décembre 1916, *JORF*, Sénat, p. 735.

95 Proposition de résolution n° 2862 de la Chambre des députés « concernant l'organisation de la guerre sous-marine offensive et défensive », par Émile Goude, annexe au procès-verbal de la séance du 11 janvier 1917, SHD-MV, SS Gr 46. Aucune information biographique n'a été trouvée sur Olivier Guihéneuc.

96 Olivier Guihéneuc, *Dreadnought ou Submersibles ?*, Paris, Perrin et Cie, 1916, p. 295-297. Voir aussi ses articles « Les nouveaux types de navires de combat », *Revue de Paris*, 1^{er} juin 1917, p. 530-550 ; « La lutte contre les sous-marins », *Revue de Paris*, 15 juillet 1917, p. 381-389.

97 Intervention de Jules Cels lors de la séance du 2 décembre 1916 du Comité secret du 28 novembre 1916, *JORF*, 16 novembre 1920, p. 190.

98 Note du ministre à toutes les directions et services intéressés par le projet de résolution de M. Goude, 17 janvier 1917, SHD-MV, SS Ca 8.

99 Lettre de l'amiral Lacaze à Charles Chaumet, 4 avril 1917, *ibid.*

obtenus sont insuffisants. Si le ministre ne peut obtenir par lui-même, il aura toute la commission avec lui¹⁰⁰ ». Rien n'y fait aux yeux de Lacaze. Selon lui :

Si une Direction nouvelle, spéciale, indépendante, concentrant dans les mêmes mains tout ce qui concerne la lutte contre les sous-marins devait être créée, cette Direction emprunterait à l'état-major général la partie principale de ses éléments actuels et deviendrait un nouvel état-major général, sans le nom¹⁰¹.

Sous le feu des critiques, le ministre fait néanmoins une concession *a minima* en acceptant de ressusciter, au sein de l'EMGM, la DCSM¹⁰². Alors que la rue Royale est mise en cause dans la gestion de l'« affaire d'Athènes » et dans l'échec de la poursuite du *Goeben* et du *Breslau* en 1914, le geste est jugé insuffisant. La commission de la Marine décide de porter l'affaire en séance publique à la Chambre. Le 25 mai 1917, le ministre est violemment pris à partie par Jules Cels qui, au nom de ses pairs, pointe sa responsabilité personnelle dans la détérioration de la situation¹⁰³. Les députés reviennent à la charge peu après, et attaquent l'organisation de la guerre sous-marine. Dans sa réponse, Lacaze soutient avoir déféré aux souhaits du Parlement en créant la DCSM, puis en nommant l'amiral Merveilleux du Vignaux sous-chef d'état-major : « Cette organisation, je l'ai constamment complétée depuis, améliorée, accrue, si bien qu'on peut dire que presque tout l'état-major général de la Marine aujourd'hui est entré dans cette Direction de la Guerre sous-marine¹⁰⁴ ». En parallèle, il refuse les demandes insistantes de désarmement des cuirassés, ce qui lui vaut des réponses cinglantes des membres de la commission de la marine : « Eh bien, il y a deux marines ; il y a aujourd'hui la marine des patrouilleurs, la marine utile ; il y a à côté la marine de panache (*Applaudissements à l'extrême gauche*), la marine que défendait à tort hier M. le ministre de la Marine ; et c'est évidemment là qu'est notre désaccord, c'est le point essentiel du débat¹⁰⁵ ». La séance se conclut par le dépôt de trois ordres du jour différents. Si le premier, signé par dix-sept députés, dont Bienaimé, affirme sa « confiance » au gouvernement, et si le

100 Intervention de Charles Chaumet lors de la séance de la commission de la Marine de guerre de la Chambre du 19 janvier 1917, AN, C 7532.

101 Lettre de l'amiral Lacaze à Charles Chaumet, 4 avril 1917, SHD-MV SS Ca 8.

102 « Conférence d'état-major », cours de l'École supérieure de Marine 1920 du CF Castex, SHD-MV, 1 CC 217. Mais preuve d'en limiter la portée, un arrêté ministériel du 16 mars institue un commandant supérieur des divisions de patrouilles de l'Océan dépendant directement du ministre et dont le premier titulaire n'est autre que son chef de cabinet, l'amiral Schwerer. VA Salaün, *La Marine française, op. cit.*, p. 265.

103 Intervention de Jules Cels lors de la séance de la Chambre du 25 mai 1917, *JORF*, Chambre des députés, compte rendu *in extenso*, 26 mai 1917, p. 1214-1215.

104 Intervention de l'amiral Lacaze lors de la séance de la Chambre du 7 juin 1917, *JORF*, Chambre des députés, compte rendu *in extenso*, 8 juin 1917, p. 1344-1345.

105 Intervention d'Émile Goude lors de la séance de la Chambre du 8 juin 1917, *JORF*, Chambre des députés, compte rendu *in extenso*, 9 juin 1917, p. 1381.

second, dont Cels, Garat et Broussais sont à l'origine, reste relativement neutre, le troisième, rédigé à l'initiative de Goude et de Tissier, est particulièrement sévère à l'égard de Lacaze. Pour l'essentiel, il reprend les termes de la motion votée en commission dès février 1917¹⁰⁶. Prenant la parole, le président du Conseil, Alexandre Ribot, demande à la Chambre de voter le premier ordre du jour. Immédiatement, Jules Cels rebondit en interprétant cette requête comme la demande d'un vote de confiance. Les débats s'enveniment. Se faisant l'écho des socialistes, Fernand Bouisson s'en prend alors à son tour à Lacaze, qu'il accuse de refuser la création de la direction de la guerre sous-marine, pourtant votée à l'unanimité par la commission. Il conclut :

Est-il admissible, étant données les critiques qui se sont élevées unanimement sur tous les bancs de cette Chambre, étant donnés les faits scandaleux qui ont été révélés à cette tribune et qui ont été portés à la connaissance du pays et que les marins de commerce ignorent moins que tous autres, est-il possible de maintenir le ministre de la Marine, l'amiral Lacaze (*Mouvements divers*) [...]. Je puis donc en toute indépendance et en toute clarté dire qu'une seule question se pose : celle de votre maintien à la tête de la marine¹⁰⁷.

Fin tacticien, l'expérimenté Ribot refuse alors un vote de confiance qui exclurait Lacaze, et l'ordre du jour qu'il soutient est finalement adopté par 310 voix contre 178. Mais cette séance laisse des traces. Dix jours plus tard, le ministre bat en retraite et présente au président de la République un décret portant création d'une Direction générale de la guerre sous-marine (DGGSSM)¹⁰⁸. Cependant, Lacaze n'a pas l'intention de céder au Parlement sur toute la ligne. Aux termes de l'arrêté ministériel d'organisation de la nouvelle structure, son directeur continue à relever de l'autorité du chef de l'EMGM et possède sa délégation de signature pour l'exécution des décisions du ministre¹⁰⁹. Une formulation bien plus restrictive que celle proposée initialement par l'EMGM qui suggérait de faire « dépend[re] » cet officier « de la haute autorité » du chef d'état-major¹¹⁰.

Mais l'organisation mise en place ne survit pas à la démission de Lacaze en août, provoquée par la tournure prise par l'affaire d'Athènes¹¹¹. Symbole de la prise du pouvoir du Parlement, son remplaçant n'est autre que le président de

¹⁰⁶ Chambre des députés, compte rendu *in extenso*, séance du 8 juin 1917, *ibid.*, p. 1386.

¹⁰⁷ Intervention de Fernand Bouisson lors de la séance de la Chambre du 8 juin 1917, *ibid.*, p. 1387-1388.

¹⁰⁸ Décret portant création de la Direction générale de la guerre anti-sous-marine, 18 juin 1917, SHD-MV, SS Gs 1.

¹⁰⁹ Arrêté ministériel du 19 juin 1917, *ibid.*

¹¹⁰ Projet de décret de l'état-major portant création de la DGGSSM, s.d., *ibid.*

¹¹¹ Pour une synthèse du dossier, malheureusement discrète sur les débats au Parlement, voir Étienne Taillemite, « L'imbroglie grec et l'affaire d'Athènes », *Revue historique des armées*, n° 203, 1996/2, p. 27-38.

la commission de la Marine, Charles Chaumet. Ce dernier place d'ailleurs très rapidement la direction de DGGSM directement entre ses mains¹¹². *De facto*, il existe désormais deux chefs d'état-major de la Marine, l'un pour la guerre de surface et l'autre pour la guerre sous-marine. Une statistique non datée, mais postérieure à cette création, en témoigne. La rue Royale a autorité sur 2 250 officiers et 96 000 hommes, tandis que la DGGSM à elle seule en emploie respectivement 1 300 et 37 000¹¹³. À la tête de cette dernière, Chaumet nomme le contre-amiral Henri Salaün, un officier de renom qui est aussi l'un des rares membres du Grand Corps à être ouvertement franc-maçon.

L'administration centrale de la Marine multiplie pourtant les notes pour revenir à la situation antérieure au motif que la « dualité de direction » ainsi créée perturbe gravement la conduite des opérations navales¹¹⁴. En vain : l'autonomisation de la guerre sous-marine sous le contrôle direct du Parlement est inéluctable. Elle devient bientôt indépendance complète. Le 3 décembre 1917, la DGGSM est en effet confiée, conformément aux exigences du Parlement, à un sous-secrétaire d'État à la guerre sous-marine, Jules Cels, nommé à ce poste lors de l'arrivée de Georges Leygues au ministère quelques semaines plus tôt¹¹⁵. La bicéphalie est complète, comme en témoigne la tentative de son directeur, l'amiral Salaün, de participer *ès-fonctions* à la commission de classement « afin d'y représenter les intérêts des officiers attachés aux services de la guerre sous-marine¹¹⁶ ».

Dans la sourde lutte d'influence qui l'oppose à la rue Royale quant à la conduite de la guerre sous-marine, le Parlement a gagné. Avec la création d'une direction générale indépendante de l'état-major, commandée par un « amiral républicain » et placée sous la responsabilité d'un secrétaire d'État issu de la commission de la Marine aux côtés d'un ministre civil ayant remplacé un « amiral ministre » conservateur, une nouvelle page s'ouvre dont l'histoire reste à écrire. Plusieurs enseignements peuvent être tirés de cet épisode. Tout d'abord, le concept du « parlementarisme de guerre », identifié par Fabienne Bock pour l'armée de Terre, semble également pertinent dans le cas de la Marine nationale. Si l'évolution générale est pour l'essentiel similaire, les modalités comme la chronologie diffèrent néanmoins. Ensuite, les élus socialistes et radicaux de différentes sensibilités ont joué un rôle majeur dans ce processus. Enfin, ici

112 Arrêté ministériel, 25 septembre 1917, SHD-MV, SS Gs 1.

113 Rapport au ministre de la 4^e section de l'EMG, s.d. [postérieur au 25 septembre 1917], *ibid.*

114 Note intitulée « Inconvénients de l'organisation actuelle des services DGGSM et EMG », préparée par la 5^e section de l'EMG, 27 novembre 1917, *ibid.*

115 Décret portant attributions du sous-secrétaire d'État à la guerre sous-marine du 3 décembre 1917, SHD-MV, SS Cb 1. Georges Leygues devient ministre de la Marine le 16 novembre 1917.

116 Lettre de Jules Cels à Georges Leygues, 4 juin 1918, *ibid.*

aussi, le vieux débat sur les rapports politico-militaires et sur l'articulation entre les légitimités démocratique et technicienne, ravivé par la guerre sous-marine, se concrétise par l'émergence d'un nouveau paradigme des relations entre la République et ses armées. Menée à l'ombre toujours vivace de la querelle de la Jeune École comme sous le sceau de l'urgence patriotique, la réflexion ne conduit pas à un retour à l'équation de la République radicale, pas plus qu'au maintien de l'équilibre précaire trouvé à la veille de la Grande Guerre. Entre les tenants d'un « tradition républicaine absolue » marquée par un contrôle direct et étroit du Parlement sur les départements militaires et les adeptes d'une « tradition républicaine relative » caractérisée par une large autonomie de l'autorité militaire dans la conduite des opérations¹¹⁷, le conflit conduit à trouver une solution *ad hoc* qui, temporairement, renforce le poids du Parlement par rapport à 1914-1915. Dans ce cas, l'étude des rapports entre les Chambres et la rue Royale montre que des divergences subsistent sur ce point, tant chez les marins – Lacaze/Salaün – que chez les élus, qu'ils soient socialistes et radicaux – Tissier/Goude – ou non – Chaumet/Bienaimé. En la matière, les prises de position transcendent en partie les appartenances tant partisans que professionnelles, ce qui invite à nuancer le poids des cultures politiques et techniques dans la compréhension par les différents acteurs des enjeux politico-militaires.

Alors que la DGGSM disparaît le 1^{er} décembre 1918, il reste à mesurer l'empreinte laissée par l'épisode dans les années 1920 sur les relations entre le Parlement et la rue Royale comme entre l'état-major et le ministre de la Marine, d'autant plus que Georges Leygues occupe durablement le fauteuil de Colbert, avec à ses côtés, comme chef d'état-major général, le désormais vice-amiral Salaün, c'est-à-dire, d'une part, l'un des principaux artisans de la création de la DGGSM et, d'autre part, son chef. Ce sont eux qui, avec l'aval de la commission de la Marine, réforment en 1927 l'organisation centrale du ministère, autour d'un ministre à l'autorité incontestée et d'un chef de l'EMGM aux prérogatives confortées.

La prise en compte de l'influence à moyen terme de la direction de la guerre sous-marine entre 1914 et 1918 sur les rapports entre Parlement, État-major et gouvernement doit enfin être menée de façon comparatiste, notamment avec la république de Weimar. La « parlementarisation à contrecœur » de la conduite du conflit provoquée par la guerre sous-marine a débouché *in fine* sur un résultat en partie opposé à celui observé au même moment en France¹¹⁸.

117 Philippe Vial, « La fin d'un rôle politique », *Inflexions. Civils et militaires : pouvoir dire*, « L'armée dans l'espace public », n° 20, Paris, La Documentation française, 2012, p. 29-41.

118 Torsten Oppelland, « Les débats sur la guerre sous-marine et la neutralité américaine au Reichstag 1914-1917 », *loc. cit.*, p. 100.

En septembre 1916, sur proposition des commissions parlementaires, le Reichstag demande en effet que l'état-major prenne le pas sur l'exécutif dans la conduite de la guerre sous-marine¹¹⁹. Ici aussi l'épisode a laissé des traces chez les parlementaires, même si les derniers travaux menés sur les élus de Weimar insistent davantage sur le poids du souvenir des tranchées que sur celui de la guerre sous-marine¹²⁰.

119 Reinhard Schiffers, *Der Hauptausschuss Reichstags, 1915-1918, op. cit.*, p. 132.

120 Nicolas Patin, *La catastrophe allemande : 1914-1945*, Paris, Fayard, 2014.

LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE FACE AUX ENJEUX DE LA GUERRE MARITIME

Christian Borde

Maître de conférences en histoire contemporaine

Université Lille Nord de France/ULCO, HLLI, Boulogne-sur-Mer

La coopération entre la marine marchande et la marine de guerre pendant la Première Guerre mondiale n'a pas suscité beaucoup de travaux universitaires spécifiques, sauf exceptions récentes¹. C'est encore plus vrai pour le cas français². Pourtant, la convergence des histoires navale et maritime nous paraît constituer une modalité de relecture essentielle non seulement des guerres européennes ou coloniales, mais aussi de l'économie générale des entreprises maritimes. Nous envisageons ici le point de vue du Comité central des armateurs de France (CCAF) sur les enjeux de la guerre maritime, en nous appuyant sur ses papiers conservés aux Archives nationales du monde du travail à Roubaix (ANMT). Le CCAF est l'organisation professionnelle régie par la loi de 1884 qui regroupe depuis 1903 la grande majorité des entreprises de toute taille, armateurs et propriétaires de navires de mer³. Mais ce point de vue d'un lobby très actif, porte-parole d'une profession, est examiné en fonction des impératifs dictés par deux autres sphères institutionnelles concernées par la guerre sur mer : la Marine nationale et le gouvernement de la France en guerre qui représentent la puissance publique à laquelle la loi donne le droit d'imposer aux entreprises maritimes une prestation d'activité par réquisitions.

- 1 Lamar Cecil, *Albert Ballin, Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918*, Princeton, Princeton University Press, 1967 ; Nicholas A. Lambert, *Planning Armagedon: British Economic Warfare and the First World War*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2012 ; Eric J. Osborne, *Britain's Economic Blockade of Germany, 1914-1919*, London/New York, Frank Cass, 2004.
- 2 Jean de Préneuf, « L'évacuation par voie maritime des réfugiés belges des ports du Nord et du Pas-de-Calais. Octobre 1914-février 1915 », dans *Revue du Nord*, n° 405, « La Première Guerre mondiale dans le Nord de la France et en Belgique : nouvelles recherches », avril-juin 2014. Un ouvrage non universitaire mérite d'être cité pour la qualité de sa documentation et de son illustration : Marc Saibène, *La Marine marchande française 1914-1918*, Paris, Marines Éditions, 2011.
- 3 Christian Borde, « La création du Comité central des armateurs de France (13 janvier 1903) : enjeux internationaux et nationaux du lobbying maritime français (1891-1906) », dans *La Marine marchande française de 1850 à 2000, Revue d'Histoire Maritime*, n° 5, p. 221-237.

Pour l'armement maritime confronté à la guerre, les enjeux sont considérables, nombreux et divergents. Les politiques et les militaires veulent avant tout gagner la guerre alors que les armateurs – aussi patriotes soient-ils – veulent d'abord continuer à gagner de l'argent et pérenniser leur affaire. Le devoir du CCAF est de garantir les intérêts de ses membres, de les informer et de maintenir l'unité de l'organisation patronale en galvanisant les plus indécis et en contenant l'impétuosité de certains autres⁴. Lorsque les gouvernements lui sont favorables, il peut, par conviction ou par tactique, espérer participer à l'élaboration et l'application de la loi dans ses moindres détails, étant donnée la grande technicité du commerce maritime. Mais c'est par un lobbying extrêmement discret qu'il exerce son action au Parlement, dans les ministères, voire dans les services administratifs.

92

Nous limiterons cette première approche à deux enjeux essentiels, en laissant de côté ceux liés à la main-d'œuvre maritime, aux assurances et aux projets de reconstitution de la flotte marchande. Pour commencer à cerner les modalités de coopération entre la Marine nationale et le CCAF, nous étudierons d'abord la gestion des réquisitions et affrètements, puis la protection des navires de commerce contre les sous-marins, avant d'examiner comment les bénéfices de cette collaboration se délitèrent peu à peu jusqu'à la réquisition générale de février 1918.

LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE AU SERVICE DE LA MARINE NATIONALE

Le système des réquisitions permet de mettre des navires de commerce et de pêche à la disposition de la Marine. C'est celle-ci qui exécute les réquisitions réglées par une loi de 1877⁵ et un règlement d'administration publique de la même année⁶, modifiés respectivement en 1898⁷ et 1900⁸. Tous ces textes font une distinction très stricte entre les réquisitions militaires de l'armée de Terre qui n'ont lieu qu'en cas de mobilisation partielle ou générale, et les réquisitions des navires de commerce et de leur matériel d'armement qui peuvent être effectuées par l'autorité maritime sans limitation de temps et de lieu, c'est-à-dire même en l'absence de mobilisation et même hors de France. Dès 1915, le CCAF réalise que

4 Christian Borde, « Le Comité central des armateurs de France au service de ses adhérents, 1903-1928 », dans Danièle Fraboulet et Pierre Vernus (dir.), *Genèse des organisations patronales en Europe (19^e-20^e siècles)*, Rennes, PUR, 2012, p. 269-278.

5 Loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, *Journal Officiel* (désormais *JO*) du 6 juillet 1877, p. 5053.

6 Décret du 3 août 1877 et règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, *JO* du 14 août 1877, p. 5782.

7 Loi du 17 juillet 1898 modifiant la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, *JO* du 19 juillet 1898, p. 4459.

8 Le titre VII du décret du 8 mai 1900 modifie la loi de 1877.

la réquisition partielle ou totale de la flotte marchande peut être prolongée bien après la fin des hostilités et par conséquent nuire aux affaires de ses adhérents. Il tente donc de limiter ces réquisitions dans le temps et éventuellement de retarder la réquisition générale en maintenant un dialogue constant avec les ministères. Grâce à cette attitude, il obtient des aménagements de la législation. Une circulaire du 24 juillet 1915 du ministre de la Marine, Victor Augagneur, assouplit la loi de 1877⁹. C'est désormais une commission locale, composée d'officiers et d'un représentant du propriétaire qui fait l'inventaire du navire et des travaux nécessaires au moment de sa dérégulation, sous le contrôle des services de l'Intendance maritime. Chaque armateur peut ainsi espérer récupérer son navire en temps et en heure, et en bon état relatif. Puis, en octobre 1915, le CCAF obtient qu'une convention type soit produite pour les conditions de la réquisition des dragueurs arraisonneurs ou bâtiments auxiliaires¹⁰. Localement, les administrateurs de la Marine tentent de briser la solidarité des armateurs en présentant directement à certains d'entre eux des conventions de réquisition particulières. En réaction, le CCAF explique à ses adhérents qu'il faut adopter une réponse commune, ce qui embarrasse le ministre de la Marine. En effet, la rue Royale possède peu de marge de manœuvre pour négocier avec les armateurs qui lui sont indispensables pour les transports de l'Armée navale.

La Marine a besoin de transporter entre Cardiff et ses ports points d'appui¹¹ 126 000 tonnes de charbon tous les mois, soit 1,5 million de tonnes annuelles¹², et cela jusqu'à la fin de la guerre. Le 8 janvier, la Commission centrale des marchés ayant lancé l'appel à la concurrence, le ministre de la Marine envoie l'appel d'offre au CCAF qui le communique à ses adhérents transporteurs de charbon. Le trafic nécessiterait une flotte de ligne de 36 cargos entre 2 000 et 3 000 tonnes de port en lourd, ce qui est le type le plus courant à l'époque. Contrairement à ce qu'on pourrait supposer, les armateurs français ne peuvent pas assurer ces transports de « charbons nationaux ». Ils avancent que les réquisitions qui ont commencé en 1914 ne leur ont laissé qu'un tonnage restreint. Or, c'est précisément pour éviter d'avoir recours à la réquisition générale qu'il qualifie de « moyen brutal », que le ministre s'adresse à eux. En réalité les armateurs charbonniers ne veulent pas abandonner les trafics qui permettent d'occuper leurs navires avec des frets plus rémunérateurs. Le CCAF leur attribue un but plus présentable que la course au profit : « Maintenir les relations commerciales

9 Circulaire (Marine) du 24 juillet 1915, Procédure de la levée des réquisitions de navires, *Bulletin officiel de la Marine*, vol. 132, n° 22, p. 38-39.

10 ANMT, 52AS/470-2, *Convention pour les navires charbonniers, chalutiers dragueurs de mines et navires de servitudes*.

11 Cherbourg, Brest, Marseille, Toulon, Bizerte, Alger, Oran et Sète.

12 ANMT, 52AS/470-2, Extrait des notes de séances, 14 janvier 1916.

entre la France et divers pays et permettre à notre pavillon de se montrer dans les mers où il est de l'intérêt national que notre prestige et notre influence ne disparaissent pas¹³ ».

94 Soucieux d'économiser les deniers publics, le ministre, l'amiral Lucien Lacaze¹⁴, propose un contrat d'affrètement avec un taux uniforme du fret alors que le mouvement général du marché international des frets connaît une hausse très forte. Ainsi, entre Cardiff et Marseille le prix de la tonne de charbon transportée est passé de 17 à 77 francs. Mais, après avoir expliqué au ministre qu'il « faut tenir compte des conditions du marché¹⁵ », le CCAF n'hésite pas à jurer que jamais un seul armateur « ne songera à demander pour un transport dont il pourra se charger pour l'État la parité des taux de fret qu'il pourrait obtenir sur le marché libre¹⁶ ». Le ministre de la Marine ne renonce pas et suggère aux armateurs de disposer de la facilité de charger librement des marchandises de retour vers l'Angleterre. La réponse est catégorique : ce serait perdre du temps et donc de l'argent que de charger vers des ports français alors que le trafic charbonnier est si rémunérateur. Le dialogue reste courtois et serein, mais logiques économique et militaire ne peuvent être conciliées. La rue Royale n'en semble pas émue et va plus loin en invitant l'organisation patronale à désigner un ou deux délégués permanents auprès de ses services : « Une telle institution, en facilitant grandement les relations entre les armateurs et mon administration, aurait certainement pour effet de préparer aussi la solution des nombreuses difficultés qu'à créées au commerce maritime l'exercice des réquisitions¹⁷ ». Tout ce que la Marine nationale peut espérer, c'est un affrètement au jour le jour et au prix fort, « comme le font tous les exportateurs de charbons ». Devant cet état de fait, le ministre ne peut que brandir, sans succès, l'arme de la réquisition générale. Le CCAF rétorque que la mesure paralyserait l'industrie et le commerce, et par conséquent les fabrications indispensables à la Défense nationale, et également qu'elle favoriserait les pavillons neutres¹⁸.

En mars 1916, le CCAF est obligé par la rue Royale de renouveler auprès de ses adhérents le recensement des navires réquisitionnés. Il rappelle – quelque peu agacé – que « pour le tonnage réquisitionné, la Marine est mieux renseignée que personne » et, que si elle s'en donnait la peine, elle « obtiendrait le tonnage

13 *Ibid.*, Entrevue avec le ministre de la marine, 17 janvier 1916.

14 Lucien Lacaze (1860-1955), ministre de la Marine du 29 octobre 1915 au 2 août 1917.

15 ANMT, 52AS/470-2, Entrevue avec le ministre de la Marine, 17 janvier 1916.

16 ANMT, 52AS/391-1, Le président du CCAF au sous-secrétaire d'État (désormais SSE) à la Marine, Service des transports maritimes, 4 mars 1916.

17 *Ibid.*

18 ANMT, 52AS/470-2, CCAF au ministre de la Marine, 4 août 1916.

possédé par l'armement français et laissé à sa disposition »¹⁹. De fait, c'est pour l'affrètement ou les prestations au profit de services spécialisés effectués par les armateurs pour le compte d'autres ministères, que la rue Royale perd un peu pied. Le dysfonctionnement tient au grand nombre de départements ministériels concernés et à la multitude d'administrations spécialisées au sein de chacun de ces ministères. En voici la liste en ce printemps 1916 : outre la Marine nationale via le Service des affrètements et transports, on traite avec six ministères : les Travaux publics (Ponts et Chaussées et Chemins de fer de l'État), le Commerce et l'industrie (services postaux, ravitaillement civil, importation, exportation), la Guerre (Intendance militaire, Poudres et salpêtres), les Colonies (services maritimes et possessions d'outre-mer), les Finances (Tabacs) et l'Agriculture (bétail, phosphates et nitrates)²⁰. De ce « mille-feuilles » naît une grande confusion dans la pratique administrative de l'économie de guerre qui, même si elle n'est pas l'apanage de la marine marchande²¹, s'oppose à la simplicité et à l'efficacité consommées de l'art du commerce maritime.

Pour tenter d'y mettre fin, le Comité des transports maritimes (CTM) est créé au début de mars 1916. La mission de l'amiral Lacaze est de suivre la politique alliée qui consiste à « discipliner, en vue d'en obtenir le rendement maximum, les éléments de puissance économique et maritime »²². Face à la raréfaction des navires et à la hausse persistante des frets, il n'est plus question d'une liberté économique qui ne peut être maintenue sans contrôle, d'autant plus que ce contrôle strict des importations et de l'emploi des navires est déjà réalisé en Grande-Bretagne et en Italie. L'idée sous-jacente du gouvernement est de contrôler le trafic maritime en utilisant les compétences éventuelles du CCAF pour régler les difficultés et conflits éventuels. Mais le CCAF ne se laisse pas instrumentaliser, et refuse de devenir un simple service du contentieux des affrètements de l'État²³. Le CTM, composé de représentants du ministère et d'un seul délégué des armateurs²⁴, est fortement militarisé par la présence de

19 ANMT 52AS/391-1, CCAF au SSE à la Marine marchande. Comité des transports maritimes, 24 mars 1916.

20 *Ibid.*, CCAF au SSE à la Marine marchande, 24 mars 1916.

21 Pour une vue générale sur la complexité de l'organisation administrative pendant la Première Guerre mondiale, voir, outre l'ouvrage classique de Pierre Renouvin, *Les Formes du gouvernement de guerre*, Paris, PUF, 1925, François Bock, « L'exubérance de l'État en France de 1914 à 1918 », *Vingtième Siècle*, n° 3, juillet-septembre 1984, p. 41-51; Anne-Laure Anizan, « 1914-1918, le gouvernement de guerre », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, n° 22, janvier-avril 2014, <<http://www.histoire-politique.fr>>.

22 Décret instituant un Comité des transports maritimes, 29 février 1916, *JO* du 2 mars 1916, p. 1684.

23 ANMT, 52AS/391-1, Président du CCAF au SSE à la Marine, Service des transports maritimes, 4 mars 1916.

24 Décret du 1^{er} septembre 1916 portant nomination de membres du Comité des transports maritimes, *JO* du 3 septembre 1916, p. 7926.

membres de l'armée de Terre ; c'est moins la courroie de transmission de la Marine que du ministère de l'Armement. Dès novembre, Anatole de Monzie dénonce à la Chambre des députés le caractère « velléitaire » de cette « simple commission [...] installée dans le lieu même où se réunissait jadis le Comité de salut public²⁵ ». Le consensus est finalement trouvé autour de la notion de centralisation. Il s'agit de placer sous une même autorité tous les services de transports terrestres, fluviaux et maritimes, ainsi que les ports, ce qui est décidé par le décret du 18 novembre 1916 qui crée une Direction générale des transports et importations²⁶. Elle est placée sous la direction d'Albert Claveille, précédemment directeur des chemins de fer de l'État, qui était chargé de la direction générale des fabrications au sous-secrétariat d'État à l'artillerie et aux munitions. Fin novembre, la Marine exige que le Comité des transports maritimes se tienne en rapports permanents avec le directeur général de la nouvelle commission des transports et importations²⁷, ce qui est une manière de sceller sa disparition. Certains armateurs sont donc pour la première fois directement en relation d'affaires²⁸ avec l'administration de la Marine qui dirige les navires sans tenir compte des préoccupations de leurs armateurs. Jusque là, beaucoup ont considéré la réquisition comme une manière de faire des affaires *comme d'habitude*.

LA PROTECTION DES NAVIRES DE COMMERCE VUE PAR LE CCAF

Second enjeu qui préoccupe à la fois les armateurs et la Marine nationale, l'armement défensif des navires de commerce est l'occasion d'échanges d'informations nombreux entre les deux institutions. Le Comité central avait été en 1911 le truchement de la sécurisation de la navigation des sous-marins français en publiant sur ses deniers personnels une brochure contenant les consignes ministérielles destinées à éviter les abordages entre les submersibles et les navires de commerce²⁹. Pendant la guerre, il continue bien entendu ce rôle de relais qui peut témoigner de son souci du bien public, en faisant parvenir à ses adhérents, à partir de 1915, plusieurs instructions secrètes de la Marine

²⁵ JO du 24 novembre 1916, p. 3471.

²⁶ Décret déléguant le directeur des chemins de fer de l'État dans les fonctions de directeur général des transports et importations, JO du 19 novembre 1916, p. 9944.

²⁷ Arrêté relatif aux rapports entre le CCTM et la direction générale des transports et importations, JO du 21 novembre 1916, p. 10078-10079.

²⁸ Décret du 5 février 1916 qui permet au Chemin de fer de l'État de régler ses opérations d'achat de charbon (avances de 15 millions à la fin de 1914 pour la vente de charbon aux particuliers).

²⁹ Comité central des armateurs de France, *Réglementation et signaux relatifs aux sous-marins. Pour les côtes de France, d'Algérie, de Tunisie et d'Indo-Chine. Ce document doit se trouver à bord de tous les navires d'un tonnage brut supérieur à 25 tonnes (Décision ministérielle du 26 mai 1911)*, 1911.

nationale « visant différentes mesures susceptibles d'être prises pour la défense des navires de commerce³⁰ ». Elles s'inspirent souvent des mesures particulières prises par tel ou tel armateur.

Il faut constater simplement que, le péril ayant été mésestimé par les armateurs, le secrétaire du CCAF partage avec ses adhérents une grande stupeur quand surviennent les premières attaques. Il indique cependant en avril 1915 que la Marine prend des mesures « pour enrayer les exploits de ces dangereux engins³¹ ». En 1915, l'état-major général de la Marine surveille constamment les lieux où les navires de commerce sont guettés par les sous-marins aux carrefours des routes maritimes : au large de l'île de Wight, Beachy Head, Alprech, Antifer et Cherbourg. L'effet le plus positif de ce dispositif de surveillance étroite par un grand nombre de petits bâtiments est surtout de permettre de recueillir les équipages après la destruction de leur navire par les sous-marins. Les armateurs de pêche participent aussi à la lutte anti-sous-marine en fournissant des filets dérivants de plusieurs kilomètres de long, utilisés normalement pour capturer harengs et maquereaux, qui pratiquent désormais la pêche aux *U-Boote*.

Les équipages sont prêts à se défendre plus directement au sein de certains petits armements qui ont déjà expérimenté la militarisation de leurs navires dès août 1914. Ainsi, les deux remorqueurs de la chambre de commerce de Calais ont été réquisitionnés comme « arraisonneurs » et armés de canons dès le début de la guerre. Après avoir été démilitarisés pour assurer le trafic particulièrement dense du port et de sa base britannique, ils demandent à être réarmés en avril 1915 de deux canons, huit revolvers et quatre fusils pour six hommes d'équipage³². La maison Delmas frères, de La Rochelle, se fait l'écho des plaintes de ses capitaines qui regrettent de ne pas avoir à bord « un ou deux canons » pour armer les huit steamers qui lui restent, deux autres étant réquisitionnés par la Marine, et bien sûr équipés de canons³³. Les grandes compagnies semblent plus circonspectes. Par exemple, les Chargeurs Réunis rappellent que « les pièces d'artillerie modernes sont des outils délicats et compliqués et qu'il serait donc utile de connaître comment la Marine envisage cette question » ; la compagnie fournit au CCAF une liste des 21 navires susceptibles d'être équipés de pièces d'artillerie³⁴.

Le 28 avril 1915, le Comité central communique au sous-secrétaire d'État aux transports la liste des armateurs au commerce qui veulent obtenir un armement défensif pour leurs navires, soulignant que ceux qui en demandent

30 ANMT 52AS/429-2, CCAF à la chambre de commerce d'Oran, 3 mars 1917. Ces instructions secrètes ne figurent pas au dossier.

31 *Ibid.*, CCAF à la Société nouvelle d'armement, 12 avril 1915, *ibid.*

32 *Ibid.*, Chambre de commerce de Calais au CCAF, 22 avril 1915.

33 *Ibid.*, Delmas frères au CCAF, 15 avril 1915.

34 *Ibid.*, Chargeurs réunis au CCAF, 14 avril 1915.

le font « timidement d'ailleurs ». Mais le Comité rappelle que ce serait sortir de son rôle « s'il se mêlait de suggérer aux autorités militaires les moyens ou les dispositions d'offensive à adopter contre l'ennemi³⁵ ». Il convoque d'ailleurs l'avis de certains membres du CCAF – dont un vice-président qui n'est pas nommé³⁶ – tous officiers généraux ou supérieurs de la Marine en retraite – qui ne sont pas favorables à l'armement défensif. Aussi, lorsqu'il expose sa doctrine à la rue Royale en août 1915³⁷, le CCAF met en avant un argument purement juridique : un navire de commerce armé n'est pas couvert par les garanties du droit international de la guerre sur mer sur les bâtiments civils. Et les victimes ou leurs familles pourraient éventuellement se retourner contre l'armateur d'un tel navire engagé sans préavis par un sous-marin. L'état-major semble avoir été convaincu que le dispositif recèle plus d'inconvénients que d'avantages, aussi le ministre de la Marine réaffirme-t-il son opposition par deux dépêches les 14 mai et 29 juillet 1915³⁸. Le SSE se contente d'indiquer le 1^{er} mai 1915 au CCAF les routes à suivre pour permettre aux navires qui se rendent dans les ports de la Manche et de la mer du Nord d'éviter les sous-marins³⁹. La convergence dans l'indécision entre la Marine et le CCAF est donc particulièrement remarquable. On comprend que certains adhérents du Comité commencent à s'exaspérer. Pour les Chargeurs Réunis, « un vapeur de commerce n'aurait-il qu'une chance sur mille de pouvoir, à l'aide de canons revolvers dont il serait pourvu, couler un sous-marin allemand qui se trouverait à sa portée que, dans la lutte sauvage qui a lieu maintenant sur mer comme sur terre, c'est un devoir de lui fournir cette chance⁴⁰ ». Même si certains capitaines réclament avec véhémence que leurs navires soient armés et dotés de la TSF, il n'est pas possible de savoir si l'ensemble de la profession partage cet avis et, en tout état de cause, le CCAF fédère les armateurs et non pas les états-majors de leurs navires.

Face à la menace persistante des *U-Boote*, le ministère de la Marine change de posture. Les 31 octobre et 16 novembre 1916, l'amiral Lacaze communique enfin au CCAF des instructions rassurantes que ce dernier notifie immédiatement à ses adhérents. Paul Houët, capitaine au long cours et secrétaire technique du Comité, précise que les pièces embarquées doivent désormais répondre au développement de l'artillerie des sous-marins. La Marine a installé des canons

35 *Ibid.*, Jean-Baptiste Étienne, armateur à Nantes, 17 mai 1915.

36 Il s'agit d'André Babeau, président de la Société générale des transports à vapeur (Marseille), capitaine de vaisseau de réserve, commandeur de la Légion d'honneur en 1910 au titre du ministère de la Marine.

37 ANMT, 52AS/429-2. CCAF à Depeaux, 3 août 1915.

38 À notre connaissance non publiées au *Bulletin officiel de la Marine*, sans doute pour des raisons de secret militaire.

39 ANMT, 52AS/429-2. CCAF au SSE à la Marine marchande, 1^{er} mai 1915.

40 *Ibid.*, Depeaux au CCAF, 11 juillet 1915.

de 90, de 105, de 150 mm, voire de calibres supérieurs, sur les grands navires. Les bâtiments armés d'artillerie défensive sont désormais confrontés à des tirs de 7 000 mètres et plus⁴¹, ce qui n'a plus de commune mesure avec les échanges de tirs rapprochés de quelques centaines de mètres de 1914-1915. En janvier 1917, le CCAF demande aussi que les navires soient convoyés et indique simultanément que les négociations se poursuivent entre les amirautes française et britannique pour organiser ces convoys. Dans la pratique, logique commerciale et logistique militaire s'affrontent, autour d'une question toute technique : le différentiel de vitesse entre les escorteurs et les voiliers du convoi qu'ils protègent. Les navires de grande pêche, qui devaient regagner la Bretagne, sont bloqués à Milford Haven et, comme leurs armateurs sont obligés de payer assurance et équipage, ils réclament une escorte⁴². L'escorte de tant de petites unités à voiles paraît compliquée, car elles sont souvent distancées dans les convois ou peu disciplinées⁴³. Les Britanniques ont ainsi interdit la navigation des grands voiliers dans la Manche, en revanche celle des petites unités est demeurée libre, les vapeurs du commerce remorquant les voiliers au sein des convois, sous la protection des patrouilleurs. Certes, la marche des vapeurs est légèrement retardée, mais l'ensemble des navires demeure solidaire. En France, la Commission de la Marine marchande de la Chambre des députés considère que ce remorquage aggraverait les risques. Après la mise en place des convois, le CCAF change complètement de doctrine sur l'armement défensif et l'explique en ces termes à un petit armateur breton :

Vous exprimez l'avis qu'un bon canon de 47 placé sur chaque navire dans un convoi serait de nature à éloigner les attaques des Allemands. C'est tout à fait l'opinion du Comité des armateurs qui, depuis plus de deux ans, a insisté maintes fois auprès du ministère de la Marine pour demander l'armement défensif des navires de commerce. Depuis l'arrivée au ministère de l'amiral Lacaze, cet armement a été entrepris⁴⁴.

Ce revirement témoigne en fait d'une communauté de vue nouvelle avec la Marine nationale : pour inciter les armateurs à se mettre en convoi, la rue Royale leur garantit une ristourne de 25 % sur la prime d'assurance d'État et un accord pour les sursis demandés aux inscrits pêcheurs⁴⁵.

⁴¹ *Ibid.*, CCAF à Eugène Chauvelon, armateur à Nantes, 6 janvier 1917.

⁴² *Ibid.*, Visite de Jacques Marchegay au commandant Laurent, chef du service des patrouilles, 14 septembre 1917.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*, CCAF à Y. Lasbleiz, armateur de voilier à Loguivy-de-la-Mer (Côtes du Nord), 20 juillet 1917.

⁴⁵ *Ibid.*, Secrétaire technique du CCAF au Syndicat des armateurs à la grande pêche de Saint-Malo-Saint-Servan, 22 février 1917.

En dehors du lobbying parlementaire, le CCAF peut espérer exercer une autre forme d'influence directe et plus efficace en faisant fonction de conseil privilégié du ministre ou du sous-secrétaire d'État chargé de son secteur d'activité. Au milieu de l'année 1916, la flotte purement commerciale en service, ce que le CCAF appelle « le tonnage vapeur-disponible », ne représente plus que le tiers du tonnage de 1914. Son format a été réduit de deux manières. Tout d'abord, certains navires sont internés dans les ports ennemis, bloqués en ports neutres ou alliés, détruits par les mines ou par les bâtiments ennemis ; la seconde diminution est due aux réquisitions et aux affrètements pour les besoins de la défense nationale⁴⁶. Alors que la Marine soumet aux armateurs une nouvelle convention de réquisition⁴⁷ et que le gouvernement organise le CTM, le CCAF met en place en son sein une Commission des réquisitions qui se réunit du 14 février 1916 au 8 novembre 1917⁴⁸. Les armateurs discutent dans ce comité fantôme de leurs intérêts, sans états d'âme, comme il convient à des hommes d'affaires. On peut, grâce à ces délibérations, connaître les véritables intentions et stratégies du lobby maritime, dépouillées des arguties et éléments de langage utilisés pour communiquer avec l'État. Les armateurs développent un arsenal d'exigences et de possibilités de recours juridiques qui démontrent leur pugnacité mais aussi leur indifférence aux exigences de la République en guerre. On discute ferme sur les frets, la charte-partie à conclure, les surestaries⁴⁹ et la dépréciation des navires, sans s'embarrasser de toutes les précautions et finesses de la négociation avec le ministre de la Marine.

Entre avril et janvier 1917, la commission interne du CCAF ne semble plus se réunir, peut-être en raison des manœuvres de la rue Royale visant à diviser le front uni des armateurs. Leur difficulté à trouver une position commune est exprimée par le président de la commission, reconstituée en 1917 : « Il est indispensable pour les armateurs d'agir d'un commun accord et de réclamer des conditions uniformes pour les réquisitions des navires de même catégorie⁵⁰ ». En janvier 1917, la Marine a entamé avec plusieurs armateurs des négociations relatives à l'établissement d'une convention pour les conditions d'exécution des réquisitions de navires de commerce et le règlement amiable des indemnités correspondantes. Le CCAF énonce clairement le rapport de force désormais

46 ANMT, 52AS/470-2, CCAF au ministre de la Marine, 21 juillet 1916.

47 ANMT, 52AS/470-1, séance du 15 février 1916.

48 *Ibid.*, La séance du 14 février 1916 est présidée par Henri Estier ; les membres en sont : G. Breton, J. Bureau, E. Canu, J. Dal Piaz, R. Japhet, A. Mousnier, M. Robert, J. Stern, R. Verneaux, Williamson, délégué par M. Brichaux de la Compagnie des vapeurs charbonniers.

49 Les surestaries sont les dommages-intérêts dus pour retard dans le chargement ou le déchargement du navire.

50 ANMT, 52AS/470-1, séance du 3 janvier 1917.

établi : « Si la Marine veut bien entrer dans les vues des armateurs, le Comité s'emploiera à recommander à tous ses adhérents l'adoption des conditions convenues⁵¹ ». Le décret du 15 février 1918, qui décide la réquisition générale de la flotte de commerce⁵², fait passer l'initiative au sous-secrétaire d'État à la Marine marchande⁵³. Depuis l'arrivée au pouvoir de Clemenceau le 17 novembre 1917, le ministre de la Marine, protecteur naturel des marins et des armateurs, n'est plus l'exécutif des réquisitions, remplacé par le député socialiste Fernand Bouisson qui n'a cessé de lutter à la Chambre contre les thèses du CCAF depuis 1916. En septembre 1918, il livre à Clemenceau son opinion sur la tactique du Comité des armateurs. Il les désigne d'abord comme des « milieux intéressés⁵⁴ », puis, plus abruptement, comme « nos adversaires de la première heure ». En fait, il a tenté par tous les moyens d'éviter le contact direct avec le CCAF et ne communique avec lui que par voie de presse : « Je connais trop l'esprit d'intransigeance et ses habitudes d'incorrection dans la discussion, dont la lettre du 5 septembre vous donne une preuve manifeste⁵⁵ ». Le président du Conseil a remis à son sous-secrétaire d'État cette lettre dans laquelle le CCAF dénonce ses « allégations inexactes » au Parlement⁵⁶. Bouisson est très conscient des intentions réelles du lobby mais tente de manipuler les armateurs pris individuellement. L'accord se fait finalement en élaborant une charte-partie, c'est-à-dire le contrat de transport maritime par excellence qui lie les chargeurs aux armateurs. En adoptant une relation commerciale normalisée avec les armateurs, l'État rassure en grande partie les entreprises soumises à la réquisition et évite la plupart des conflits de droit maritime qui se multipliaient à l'envie. Les conditions et la rémunération du transport des cargaisons sont définies à l'avance sans que disparaissent les contraintes liées à la réquisition ou à l'affrètement qui concernent l'utilisation des navires. Grâce à ce compromis acceptable, le CCAF peut continuer à se draper dans le « souci du bon renom de la France » porté sur les océans par le pavillon de la marine marchande. Pourtant, les enjeux de la guerre à outrance ne permettent plus d'appliquer les principes d'anticipation du commerce maritime, même si la cohésion de l'organisation patronale en sort renforcée⁵⁷.

51 *Ibid.*

52 Décret du 15 février 1918 relatif à la réquisition de la flotte marchande, *JO* du 16 février 1918, p. 1638.

53 *Ibid.*, articles 2, 4 et 5.

54 ANMT, 52AS/470-2, le commissaire des transports maritimes au président du Conseil, 25 septembre 1918.

55 *Ibid.*

56 *Ibid.*, CCAF au président du Conseil (Clemenceau) sur les allégations « inexactes » de Fernand Bouisson, 5 septembre 1918.

57 Christian Borge, « Les armateurs français au lendemain de la Première Guerre mondiale (1917-1921) : innovation, nationalisation ou américanisation ? », dans Silvia Marzagalli et Bruno Marnot (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 83-94.

Du côté de la Marine et du gouvernement, l'improvisation et le tâtonnement dominant tant dans la défense des navires que dans la gestion de la flotte de commerce affrétée ou réquisitionnée. Mais ces tâtonnements favorisent de véritables négociations dans lesquelles personne ne peut affirmer publiquement détenir les solutions, d'autant plus que celles-ci ne peuvent émerger qu'à un niveau supérieur, international, celui de la coalition. Certes, le modèle anglais est largement utilisé, mais c'est l'irruption de la puissance maritime américaine qui met à bas la traditionnelle coopération de la Marine et des armateurs et milieux d'affaires dans un complexe militaro-maritime dont l'histoire reste à faire. Contrairement à ce que le concept de flotte auxiliaire pourrait laisser présumer, les enjeux de la Première Guerre mondiale liés à la marine marchande ont été essentiels, amplifiés par le radicalisme économique des États-Unis⁵⁸ et du monde britannique⁵⁹ qui vont jusqu'à pratiquer cette « dictature du shipping⁶⁰ » qui est finalement adoptée par la France, la grande différence avec la situation qui prévaut outre-Manche et outre-Atlantique étant que la construction navale nationale est en France paralysée et confisquée par l'effort de guerre terrestre.

Le bras de fer entre *lobby* marchand, Marine nationale et gouvernement se poursuit dans la période de sortie de guerre, puis dans l'Entre-deux-guerres. Toujours soucieux d'anticiper, le CCAF participe ensuite très directement à l'élaboration d'un projet de charte-partie pour les réquisitions réalisées par les derniers gouvernements de la III^e République, puis par celui de l'amiral Darlan. Le retour de l'Amirauté dans la gestion de la réquisition de la marine marchande⁶¹, et à la tête de l'État lui-même, participe entre 1940 et 1942 du « pragmatisme altérable au gré des circonstances⁶² » des Collaborationnistes ou des indécis. Il marque également un retour souhaité de la coopération entre Marine et lobby maritime, au détriment de la primauté du politique au sein d'une démocratie vaincue.

58 Benjamin W. Labaree, William M. Fowler Jr., John B. Hattendorf, Jeffrey J. Safford, Edward W. Sloan, Andrew W. German (dir.), *America and the Sea: A Maritime History*, Mystic (Conn.), Mystic Seaport, 1998, p. 477-509.

59 Hugh Murphy, « The British Shipbuilding Industry during the Great War: A Contextual Overview Incorporating Standardization and the National Shipyards, 1916-1920 », *International Journal of Maritime History*, vol. 24, n° 2, décembre 2012, p. 19-68.

60 Christian Borde, « Les armateurs français au lendemain de la Première Guerre mondiale... », art. cit., p. 84-88.

61 Robert. L. Melka, « Darlan Between Britain and Germany », *Journal of Contemporary History*, avril 1973, p. 57-80.

62 Martin Laberge, « Darlan », *Dictionnaire des ministres de la Marine*, Paris, SPM, 2011, p. 230.

LA DÉFENSE LITTORALE PENDANT LA GRANDE GUERRE : UN LABORATOIRE INTERARMÉES ?

Emmanuel Boulard

Officier de Marine, Docteur de l'université Paris-Sorbonne

L'action de la Marine nationale pendant la Grande Guerre reste largement méconnue du grand public. Au regard de la bibliographie abondante concernant l'armée de Terre¹, on n'évoque généralement les marins que pour citer le sacrifice de leurs fusiliers à Dixmude ou la tentative de forçement des Dardanelles par les flottes alliées. Et pourtant, jusque sous le regard des populations littorales, la Marine a pendant trois ans livré dans les eaux côtières une bataille contre la flotte sous-marine allemande essentielle à la victoire finale en permettant au trafic commercial stratégique allié d'arriver très majoritairement à bon port.

Ce combat a en réalité été conduit avec l'aide de l'Armée. En effet, les frontières maritimes sont alors depuis des décennies une pierre d'achoppement entre les ministères de la Guerre et de la Marine. Cette fois, la pression des événements exige des deux départements militaires qu'ils trouvent enfin un terrain d'entente, malgré les restrictions de toutes sortes qui s'imposent alors à eux. C'est cette histoire peu connue, récemment explorée dans le cadre de la thèse que nous avons consacrée à l'histoire de la défense des côtes, dont nous souhaitons présenter ici les grandes lignes².

1 Par la suite, ce sera, sauf exception : l'Armée.

2 Emmanuel Boulard, *La Défense des côtes : une histoire interarmées (1815-1973)*, thèse de doctorat d'histoire, université Paris-Sorbonne, 2013, deuxième partie, chap. II. Pour comprendre le différend côtier aux époques antérieures, on pourra se référer aux ouvrages militants du capitaine de corvette Jacques Avice, *La Défense des frontières maritimes*, Paris, Augustin Challamel, 1922, et de Charles Cabart-Danneville, *La Défense de nos côtes*, Paris, Hachette, 1895. Les archives utilisées ici sont celles de la correspondance de l'état-major général de la Marine avec les autorités maritimes locales et les diverses institutions françaises pendant la Grande Guerre. Elles sont consultables au département Marine du Service historique de la Défense à Vincennes (désormais SHD-MV).

Confiée à la fin du Moyen Âge à l'Amiral de France, la responsabilité de la défense des côtes à terre est transférée à l'Armée, après les désastres maritimes de 1759, pendant la guerre de Sept Ans. Quinze ans seulement plus tard, la Marine entreprend de reconquérir ce qu'elle a perdu. L'Armée ne considère en effet la défense des frontières maritimes qu'à l'aune des priorités territoriales du moment, quand la Marine entend que les ports dont dépend son action soient protégés en tout temps. Cette exigence se trouve renforcée après l'apparition de la propulsion à vapeur, qui confère une liberté de mouvement nouvelle aux potentielles forces assaillantes. Par économie, la défense cesse à partir de 1850 d'être linéaire pour se concentrer autour des grands ports de guerre et de commerce. Après bien des vicissitudes, le rôle de la Marine regagne en importance sous le Second Empire par l'intermédiaire des préfets maritimes, puis, à la fin du siècle, quand les moyens navals deviennent prépondérants dans cette défense. Si des accords peuvent être assez facilement trouvés quant aux modalités locales du partage des rôles, le ministère de la Guerre n'entend rien céder des responsabilités qu'il estime toujours siennes.

À l'aube du xx^e siècle, la défense des frontières maritimes françaises est ainsi un entrelacs de prérogatives croisées. Dans son arrondissement, le préfet maritime est responsable, en tant que représentant du ministre de la Marine, de l'ensemble de la défense mobile – torpilleurs et sous-marins –, ainsi que du dispositif de surveillance et de transmissions côtières – sémaphores et postes de reconnaissance³. Il dirige également la défense maritime fixe – estacades, mines... – de son port chef-lieu. Il est enfin gouverneur désigné de la place de guerre correspondante et relève à ce titre du ministre éponyme qui lui délègue l'autorité sur les unités terrestres en assurant la protection : garnison et artillerie de côte. Ailleurs, c'est la chaîne de commandement territorial de l'Armée qui dirige la défense, disposant en sous-ordre de marins pour les tâches locales d'essence maritime.

La situation évolue en 1911, quand le général Joffre est nommé à la tête de l'Armée : un conflit prochain avec l'Allemagne se précise, et il faut doter les forces terrestres d'une artillerie lourde capable de s'opposer à celle du *Kaiser*. L'Entente cordiale de 1904 a éliminé la principale menace pesant sur le littoral français. Pour constituer les nouvelles unités, Joffre entreprend de récupérer progressivement le personnel des régiments d'artillerie à pied qui arme les

3 Il s'agit d'identifier à coup sûr les navires approchant du port avant qu'ils ne puissent nuire ou ne soient au contraire attaqués par méprise. Cette mission est jugée requérir le coup d'œil exercé du marin.

batteries côtières, la Marine étant chargée de pourvoir au remplacement de ces soldats autour des quatre bases navales principales de Cherbourg, Brest, Toulon et Bizerte. Quoique désireuse de saisir cette opportunité, la rue Royale doit y renoncer début 1914 car elle est incapable de fournir les effectifs requis⁴.

1914 : LE MINISTÈRE DE LA GUERRE DÉSARME LES PLACES MARITIMES

C'est sur cette tentative avortée, qui voit désormais les ministères de la Guerre et de la Marine s'opposer à fronts renversés sur la question côtière, que s'ouvre la Première Guerre mondiale. Les armées mobilisent et, dès la première décade d'août, le ministre de la Marine entreprend d'envoyer en appui du front terrestre des unités de fusiliers et de canonnières. Le 11, cependant, son collègue de la Guerre lui fait savoir qu'il va procéder aux désarmements envisagés avant le conflit, en commençant par la Manche et l'Atlantique, couverts par la *Royal Navy* : « Il y a lieu d'envisager dès maintenant le retrait total des batteries, lui écrit-il, et il vous appartient de prendre dès maintenant également et à l'aide de vos ressources toutes mesures que vous jugerez convenables pour parer à ce retrait !⁵ ». Pour cela, la Marine extrait au pied levé de ses dépôts plus de 9 000 hommes et 150 officiers, au détriment d'autres postes, entraînant d'emblée le rappel des plus vieilles classes. Les « fronts de mer » du Havre, de La Hougue, de Cherbourg, de Brest, de Lorient et de Saint-Nazaire peuvent ainsi être armés par des marins dès la fin d'août. Toulon suit en novembre, quand la neutralité de l'Italie est confirmée⁶. Marseille et Dunkerque, concernés au premier chef par les activités de l'Armée, conservent un statut mixte.

Cette relève reste inachevée : les marins n'ont généralement pas reçu de consignes, connaissent mal les pièces dont ils héritent, et voient leur marge de manœuvre très contrainte « en face de deux propriétaires : le génie pour l'immeuble, l'artillerie pour le meuble⁷ ». Ces difficultés locales, auxquelles le ministère de la Guerre semble peu enclin à remédier, doivent cependant s'effacer devant la tournure que prennent au même moment les opérations terrestres. L'armée de Terre subit des hécatombes et doit refluer, alors que ses besoins créent un formidable appel d'hommes et de matériel. Nombre d'unités territoriales assurant les patrouilles et la surveillance des infrastructures côtières

4 Joseph Joffre, *Mémoires (1910-1917)*, Paris, Plon, 1932, première partie, p. 1, et SHD-MV, SS Ee 1 et 2, dossier « défense des côtes 1913-1914 ».

5 SHD-MV, SS Ee 2, lettre du département de la Guerre – 1^{er} bureau – du 11 août 1914.

6 L'Armée de terre, qui maintient des effectifs assez importants en Tunisie, conserve la charge des batteries côtières de Bizerte.

7 SHD-MV, SS Ee 3, compte rendu du préfet maritime de Brest, fin août 1914.

sont dirigées vers le front à partir de septembre, ainsi qu'une large part des états-majors de l'arrière. Les douaniers n'échappent à ce mouvement que sur intervention expresse des ministres des Finances et de la Marine⁸.

L'activité navale étant restée comparativement calme, les priorités du moment ne font aucun doute : la rue Royale réoriente ainsi la production industrielle des ports militaires vers le soutien en munitions du front terrestre. Elle dépêche même en septembre l'amiral Nicol pour une tournée des arsenaux destinée à établir l'inventaire des pièces navales sans emploi immédiat, donc susceptibles d'être versées à l'Armée⁹. Ce sont en effet alors les seules à posséder la portée nécessaire pour contrebattre l'artillerie lourde ennemie...

Cette aide apportée de bonne grâce se mâtime d'agacement lorsque les préfets maritimes découvrent progressivement que, loin de la coopération attendue, le ministère de la Guerre considère tout bonnement l'artillerie de côte comme une réserve générale de canons et d'obus, dans laquelle il puise à sa guise sans en référer à quiconque. Les places maritimes sont ainsi plus ou moins dépouillées, à tel point que la rue Royale doit rappeler au ministère de la Guerre ses responsabilités légales sur les côtes devant la population et le Parlement. Si les besoins du front terrestre sont incontestables, il ne faudrait cependant pas croire que les marins s'inquiètent sur les côtes de menaces seulement imaginaires. Fin 1914, la *Hochseeflotte* reste très puissante et ses croiseurs de bataille, après Philippeville¹⁰, ont bombardé Hartlepool et Scarborough. Ils seraient en mesure d'effectuer par surprise un raid sur Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Havre ou Cherbourg, dont dépendent les échanges stratégiques avec le Royaume-Uni, malgré les « verrous » que tentent de maintenir aux extrémités de la Manche les flottilles françaises et britanniques.

Le différend côtier avec l'Armée de terre connaît son dénouement en avril 1915 quand le général Joffre, s'étant jugé unique attributaire légitime de l'effort de guerre, se voit opposer une fin de non-recevoir cinglante par le ministre de la Marine qui s'en ouvre à son homologue de la Guerre¹¹. Les deux hommes établissent alors un *modus vivendi* qui règle les modalités d'attribution des matières premières et de la main-d'œuvre, ainsi que le retrait des pièces de côte. Dorénavant consultée avant chaque prélèvement, la Marine se borne à limiter les conséquences militaires de ces mesures. Début 1918, ce sont ainsi

8 SHD-MV, SS Ee 1 et 12, échanges entre la Marine, les Finances et la Guerre de décembre 1914 à décembre 1915.

9 SHD-MV, SS Ee 2, rapport de la mission Nicol, 28 octobre 1914.

10 Philippeville et Bône, en Algérie, ont été brièvement bombardées, le 4 août 1914, par les croiseurs allemands *Goeben* et *Breslau*.

11 SHD-MV, SS Z 107 et 114, et SS Ee 2, 3, 18 et 63, échanges entre les départements de la Guerre et de la Marine, de septembre 1914 à avril 1915.

quelque 80 % des grosses pièces de côte de 1914 qui ont rejoint l'artillerie lourde sur voie ferrée¹².

LES DÉBUTS DE LA GUERRE SOUS-MARINE CÔTIÈRE

L'essentiel ne se joue cependant pas là. Les ports doivent, certes, conserver une défense minimale en cas d'apparition d'un *raider* isolé, mais le conflit a pris une tournure inattendue. Alors que le front terrestre s'est immobilisé en novembre 1914, et que les Alliés pratiquent sur mer une politique de confinement des corps de bataille adverses en mer du Nord, en Adriatique et en mer Noire, l'Allemagne entreprend de jouer la carte sous-marine, capable de s'affranchir de forces de blocus supérieures. Lancée en septembre 1914, l'action des *U-Boote* est sensible dès le mois suivant. Elle prend un tour nouveau en février 1915, quand les navires de commerce sont à leur tour attaqués. Il s'ensuit, côté allié, l'exploitation d'un grand mouvement d'indignation qui entraîne des hésitations germaniques et, par contrecoup, l'emploi courant, à partir du mois de juillet, de discrets sous-marins mouilleurs de mines. La puissance anonyme et aveugle de ces engins s'accommode en effet bien mieux des convenances du droit international¹³...

D'abord surprises par la guerre sous-marine autonome et l'emploi intensif de mines, les marines alliées réagissent en multipliant les escadrilles de navires anti-sous-marins et de dragueurs de mines. Faute de posséder suffisamment de navires de guerre, elles réquisitionnent et arment massivement des chalutiers, et bientôt même tout ce qui peut naviguer... Des patrouilles permanentes sont instaurées autour des points de passage obligé, comme les bancs de Flandres et le Pas de Calais, ainsi que le long des routes commerciales. Pour simplifier la défense et le dragage, le trafic marchand se voit progressivement imposer les routes qu'il doit suivre, rapprochées au maximum de la côte. La navigation y est plus précise pour suivre les chenaux dragués, comme la surveillance des sémaphores et des vigies, qui peuvent alerter les patrouilleurs proches, ou l'aviation maritime que l'on commence à développer contre les sous-marins. En outre, ces derniers n'aiment pas s'aventurer par très petits fonds et, en cas de rencontre funeste, le littoral salvateur est plus proche. Alors que la guerre sous-marine s'étend à l'Atlantique et à la Méditerranée, cette organisation permet de limiter les pertes¹⁴.

12 Les places « de l'arrière » perdent ainsi 85 % de leurs pièces lourdes de côte, qui étaient souvent les meilleures ; celles relevant de la zone des armées du Nord, seulement 30 %. SHD-MV, BB8 2424-19, rapport d'inspection des côtes de l'amiral Chocheprat d'août 1916, et SHD-MV, SS Ee 26, *id.* par l'amiral Rouyer en février 1918.

13 SHD-MV, SS Ee 10, correspondance de la 2^e Escadre légère du premier semestre 1915.

14 SHD-MV, SS Z 42, comptes rendus généraux d'activité des divisions des patrouilles de 1915 à 1919.

L'apparition d'une menace diffuse près des très actifs ports marchands dont dépend l'économie de guerre oblige également à y renforcer les services maritimes de régulation, de reconnaissance et de défense. Au sein des commissions de port, cette évolution se fait en concertation avec les autorités civiles locales et l'intendance de l'Armée, qui supervise l'acheminement des marchandises à terre. En revanche, la multiplication imprévue des implantations et des navires de patrouille, l'expédition des Dardanelles et l'armement militaire des bâtiments de commerce conduisent à une tension insupportable sur les effectifs de la Marine. Une parcimonie extrême devient partout la règle, et la Brigade des fusiliers marins doit même être dissoute, en novembre 1915, pour armer de nouveaux chalutiers¹⁵.

Que ce soit en raison du retrait de l'armée de Terre ou de l'importance prise par les approvisionnements maritimes dans le conflit qui s'enlise, les prérogatives côtières objectives de la Marine se sont donc considérablement renforcées dès 1915, en dépit d'une loi qui n'a pas évolué. La situation n'est cependant pas homogène. Au nord du Havre, là où se concentre le trafic stratégique transmanche et où les unités navales flanquent l'extrémité du front terrestre, l'Armée conserve une mainmise sur le dispositif côtier, tout en laissant une grande latitude à la Marine pour assumer ses missions purement navales. En mars 1916 est ainsi créé un commandement spécifique de la Marine dans la Zone des Armées du Nord (désormais ZAN), confié à l'amiral Ronarc'h. Celui-ci doit assurer la direction locale de l'ensemble de ces activités en concertation avec l'Armée d'un côté, les Britanniques de l'autre. Sur le reste du littoral, les préfets maritimes jouissent d'une très grande liberté d'action... contrainte à terre par des moyens qui se réduisent sans cesse au profit du front¹⁶.

CRÉATION ET DÉVELOPPEMENT DES « POSTES DE DÉFENSE CONTRE LES SOUS-MARINS »

Sur les longues côtes d'Afrique du Nord, où l'on ne dispose pas d'autant de navires qu'en métropole, l'Armée multiplie les vigies. En janvier 1916, certaines d'entre elles, ainsi que les ports d'escale, sont dotés de deux vieux canons de campagne de 90 mm, moins destinés à couler d'éventuels sous-marins ennemis qu'à les obliger à attaquer avec circonspection et si possible en plongée, où ils sont beaucoup moins efficaces. Pour des raisons similaires, quelques pièces sont également installées en protection rapprochée des infrastructures industrielles importantes joutant la mer, notamment dans les secteurs de Marseille et de Bayonne¹⁷.

¹⁵ SHD-MV SS Ee 9 et 10, organisation des ports de 1914 à 1918.

¹⁶ SHD-MV SS Ee 9 et 10, genèse du commandement maritime dans la ZAN.

¹⁷ SHD-MV, SS Ee 26, échanges entre les ministères de la Guerre et de la Marine de l'été 1915, et SHD-MV, SS Ee 33, compte-rendu des mesures prises en Algérie en juin 1916.

C'est à cette époque que plusieurs phares algériens sont canonnés par des *U-Boote*. Le maintien du balisage étant essentiel pour la navigation côtière, deux pièces de 95 mm sont installées en avril sur l'îlot isolé du Planier, utilisé pour l'atterrissage devant Marseille des navires arrivant du sud. De telles mesures sont étendues en septembre à la plupart des phares insulaires de Bretagne, autour desquels on a aussi vu, dit-on, rôder des sous-marins. Ces détachements sont nommés postes de défense contre les sous-marins (désormais PDCSM). Commandés par un premier-maître, ils ont un armement mixte : une demi-douzaine de marins assure le service de reconnaissance et les transmissions, et une vingtaine de soldats territoriaux sert une paire de pièces légères – de 90 à 138 mm – aptes à contrebattre l'artillerie de bord des sous-marins ainsi que deux mitrailleuses destinées à empêcher un coup de main. Implantations et procédures à suivre sont définies par une Commission de défense des côtes, elle aussi mixte¹⁸.

Depuis le début de l'année, le pays vit sous la pression croissante de l'ennemi. Après les combats meurtriers mais stériles de 1915, la saignée de Verdun puis le fiasco de la Somme, la représentation nationale se préoccupe de plus en plus de ce qui touche au moral de l'arrière. Déjà alertés l'année précédente sur la faiblesse de la défense du littoral à l'occasion du désarmement des places côtières, les parlementaires s'en inquiètent autant que des pertes qui continuent de se produire le long des routes maritimes malgré les précautions prises. Plusieurs missions sont de nouveau dépêchées sur le littoral. Elles constatent l'indigence des moyens et le retard pris dans les programmes de navires et d'aviation. Elles pointent également l'inadéquation entre les dispositions légales encore en vigueur et la réalité qui requerrait que la Marine ait enfin la latitude d'assurer la cohérence d'ensemble du dispositif côtier, de la surveillance à terre aux routes littorales¹⁹.

Début 1917, alors que l'Allemagne vient de décréter la guerre sous-marine à outrance, survient un événement anecdotique en lui-même, mais symboliquement important : le 12 février 1917, un *U-Boot* canonne les Forges de l'Adour, y provoquant la mort de deux ouvriers. Fort heureusement, la petite section de 95 mm qui y avait été installée en 1915, prend à partie l'agresseur et l'oblige à s'éloigner²⁰. Dans un pays déjà exsangue, le spectre d'une insécurité émergeant bien loin derrière le front provoque un tollé et une demande de réaction prompte des autorités compétentes. C'est ainsi que Guerre et Marine

18 SHD-MV, SS Ee 2, 3, 18 et 26, correspondance relative aux PDCSM en 1916 et 1917.

19 SHD-MV, SS Z 7 et SS Ca 8, compte rendu des missions parlementaires côtières de 1915 à 1917.

20 SHD-MV, SS Ee 2, rapport de la Commission mixte de défense des côtes, février 1917.

entreprennent de concert la généralisation des postes de défense contre les sous-marins aux points sensibles du littoral.

Au printemps de 1917, la France connaît sa période la plus critique du conflit. L'échec sanglant de l'offensive du Chemin des Dames a considérablement nui au moral du front comme de l'arrière, et les succès des sous-marins du *Kaiser* manquent de faire basculer le conflit, au point que la rumeur en voit partout. Pour des motivations en réalité autant politiques que militaires, il est décidé d'étendre les PDCSM à nombre de points saillants du littoral. Leur rôle est avant tout de donner l'alerte aux patrouilles navales et aériennes en cas d'apparition d'un sous-marin, mais aussi de créer une zone protégée dans laquelle peuvent venir dans l'urgence se réfugier d'éventuels cargos menacés. Le nombre des PDCSM triple ainsi pratiquement, passant d'une petite cinquantaine en février 1917 à 135 en décembre. On en compte près de 180 en novembre 1918, selon une logique de défense linéaire du cabotage digne du Premier Empire²¹.

110

Pour simplifier le ravitaillement de ces postes mixtes, la Marine prend en charge ceux implantés sur des îles, quand la Guerre subvient aux besoins de ceux du continent. Officiellement, les PDCSM relèvent du commandement territorial de l'Armée. Cependant, commandés par des officiers mariniers et fonctionnant exclusivement en lien et au profit des autorités navales, ils sont en réalité équipés, dirigés, entraînés et inspectés par les préfetures maritimes déjà en charge de tout le reste du dispositif de protection des routes littorales. C'est là encore une organisation brinquebalante, qui ne tient que grâce aux bonnes volontés locales²²...

LE TRANSFERT DES RESPONSABILITÉS CÔTIÈRES À LA MARINE

Alors que la guerre sous-marine bat son plein, d'autres menaces s'ajoutent dans la ZAN : en octobre 1916, les Britanniques ont dû reculer le dispositif qui bloquait les ports d'Ostende et de Zeebrugge utilisés par les Allemands²³. Dès la fin du mois, Dunkerque, déjà quotidiennement victime de bombardements d'artillerie et d'aviation, commence à recevoir les obus de bâtiments légers

²¹ SHD-MV, SS Ee 2 et 2, extension des PDCSM.

²² SHD-MV, SS Ee 1, 2, 4, 26, 27 et 34, organisation des PDCSM.

²³ Outre les patrouilles de torpilleurs et de chalutiers français ou britanniques, la zone du Pas de Calais a été barrée par des obstructions littorales : filet dans le Pas de Calais de juin à novembre 1915, barrage de filets et de mines au large de la côte belge du printemps à l'automne 1916, barrage de « filets et à mines » – des filets lardés de mines – entre la rade des Dunes et Dunkerque d'octobre 1916 au printemps 1917, second barrage de la côte belge pendant l'été 1917, et grand barrage de mines étagées en travers du Pas de Calais de décembre 1917 à la fin de la guerre : voir Sir Reginald Bacon, *La Patrouille de Douvres*, Paris, Payot, 1933.

effectuant sporadiquement des raids de nuit très brefs, mais violents. En outre, au début de 1917, Ronarc'h et son homologue britannique Bacon redoutent un débarquement de revers derrière les lignes de Nieupoort. Que les ports stratégiques du Nord viennent à être mis hors de service, eux que l'on a tant bien que mal préservés depuis 1914, et c'est le front entier qui risque de s'écrouler.

Or, face à cette menace parfaitement identifiée par les instances militaires et politiques – en particulier chez les Britanniques, toujours hautement préoccupés par le contrôle du littoral flamand – il n'y a pas beaucoup de ressources disponibles. Pis, le découpage des rôles, différent en droit et en fait, aboutit parfois à un rejet réciproque des responsabilités entre Guerre et Marine comme à l'entretien préjudiciable de « chinoiseries administratives²⁴ ». Les enquêtes parlementaires concluent de plus en plus à la nécessité d'un transfert de la défense des côtes au département de la Marine avec, dès mars 1917, l'assentiment du commandant en chef de l'Armée, le général Nivelles. Celui-ci ne voit que des avantages à un tel mouvement, surtout s'il s'accompagne du remplacement des vieilles pièces restantes par des canons de marine plus efficaces²⁵. Tel n'est cependant pas l'avis des services militaires de l'arrière, qui règnent en maîtres sur les approvisionnements et y voient surtout une complication comme, à terme, la perte d'une prérogative de temps de paix.

La rue Royale est, quant à elle, partagée. Elle souhaiterait certes tirer parti des événements pour régler ce litige endémique à son avantage, mais l'armement des seuls ports de la Zone des Armées du Nord lui demande plus de personnel qu'elle n'en peut libérer. Elle n'est en outre que peu encline à se précipiter pour assumer la pleine responsabilité d'une organisation sinistrée dans un contexte catastrophique... Les pressions sous-marine et parlementaire s'accroissant, la Marine est mise sur la sellette. Cela conduit, en juin 1917, à la création plus « politique » qu'utile d'une Direction générale de la guerre sous-marine²⁶, puis au départ du ministre, l'amiral Lacaze. Parallèlement, des propositions de loi visant au transfert de la défense des côtes au ministère de la Marine sont déposées devant les assemblées à partir de juillet²⁷. Le changement de ministre, en août, a raison des dernières hésitations de la rue Royale qui reçoit en Comité de guerre, par le décret du 21 septembre 1917, la responsabilité

24 SHD-MV, SS Ee 12, expression du sénateur Chéron, de la Commission de l'Armée, après une visite au port de Cherbourg en mai 1916.

25 SHD-MV, SS Ee 9, 12 et SS Ca 8, protection des côtes de la Manche.

26 DGGSM.

27 On citera en 1917 les interventions parlementaires de MM. Chassaing (février), Boudenoot (avril), Locquin (mai et juillet), Chautemps (juillet), Cabart-Danneville (juillet) et de Kerguezec (juillet). Comme pour la genèse de la DGGSM, leur contenu reprend souvent le discours de la Jeune École des années 1890. SHD-MV, SS Ee 1 et 9 et SS Ca 7 et 8, dossier sur la DGGSM et le transfert de responsabilités côtières.

de la défense des côtes contre un « ennemi flottant », excepté dans la ZAN²⁸. Ce statut particulier s'explique par le caractère quasi inexistant de la menace d'un « ennemi débarquant » sur ce théâtre.

Le diable se nichant dans les détails, les difficultés apparaissent lors de la définition des modalités du transfert, d'autant qu'il importe qu'il n'y ait aucune rupture de service, mais que la dynamique d'installation des PDSCM soit au contraire entretenue. Faute de personnel marin, l'Armée consent à maintenir jusqu'à la fin du conflit ses soldats dans les PDSCM existants, les ouvrages à construire restant à la charge de la Marine. Il s'agit là d'une générosité mesurée : après les hécatombes de 1916-1917, ne sont plus stationnés sur la côte que les hommes âgés, malades ou infirmes que l'on ne peut décemment pas employer ailleurs. Le peu de matériel restant doit être cédé à la Marine après inventaire contradictoire. Par contre, en vertu d'une loi antédiluvienne de juillet 1791 confiant la « conservation » des fortifications au Génie, texte d'ailleurs maintes

112 fois utilisé par le passé pour justifier le maintien du *statu quo*, l'Armée conserve la domanialité des ouvrages de côte. En outre, l'installation de nouveaux équipements demeure soumise aux arbitrages du ministère de l'Armement, largement issu de l'ancienne Direction de l'artillerie – terrestre. Tant et si bien qu'en fait de prise de possession des lieux, c'est par maints aspects plutôt une concession de jouissance qui est laissée à la Marine par les instructions interministérielles du 18 janvier 1918²⁹...

ÉVOLUTION ULTIME DE LA DÉFENSE DES CÔTES PENDANT LA GRANDE GUERRE

La première mesure prise par le ministre de la Marine en vertu de ses nouvelles responsabilités ainsi définies est de diligenter une série d'inspections supervisées par l'amiral Rouyer, membre du Conseil supérieur de la Marine. Elles sont destinées à faire l'état des lieux de la défense terrestre des côtes sur les plans militaire, technique et humain, ainsi qu'à établir la liste des actions à conduire pour renforcer le dispositif. En plus de la poursuite du programme d'installation des PDSCM, c'est sur l'armement que doivent porter les principaux efforts de modernisation. Les vieilles pièces dépareillées restées dans les batteries depuis 1914 n'ont plus généralement qu'une efficacité résiduelle. Par ailleurs, l'armement et la prudence des sous-marins ayant progressé, il faut doter les PDSCM de canons d'un calibre supérieur montés sur affûts de côte à pivot, plus rapides à pointer.

²⁸ Les colonies, régies selon une organisation spécifique, ne sont pas concernées par le décret du 21 septembre 1917. L'Afrique du Nord française l'est en revanche mais, comme auparavant pour l'Armée, la défense des côtes y est placée sous l'autorité du gouverneur ou du résident général du territoire considéré.

²⁹ Cf. SHD-MV, SS Ee 1, 2, 4, 22, 26 et 33, sur les modalités de ce transfert.

Un programme grandiose de réarmement du littoral est ainsi établi en juin 1918. Il standardise l'artillerie autour des trois calibres de 95, 120 et 155 mm, mais reste largement lettre morte. Si les tubes concernés, cédés par l'Armée, sont disponibles en relative quantité, la complexe adaptation des pièces au tir contre les navires entre en concurrence avec le reste de la production de guerre ainsi qu'avec l'armement des bâtiments de commerce. Les travaux avancent donc lentement, en commençant par l'équipement des PDCSM les mieux situés³⁰. On observe d'ailleurs une situation paradoxale : si le littoral de la ZAN avait pu jusque-là bénéficier de la bienveillance intéressée du haut commandement terrestre, les services de l'Armement ont maintenant tendance à réorienter ses demandes vers la Marine. Bien que celles-ci soient infondées, la rue Royale fait de son mieux pour y répondre par des « prêts » consentis aux secteurs concernés³¹.

En réalité, le problème ne se situe plus vraiment là. L'effort majeur entrepris par la Marine depuis 1916 pour se doter de moyens de patrouille navals et aériens nombreux et puissants a commencé à porter ses fruits un an plus tard. Fin 1918, la flotte dispose ainsi pour assurer la sûreté des communications maritimes de plus de 1 800 aéronefs et de 1 500 bâtiments de patrouille et d'escorte, pour la plupart dotés de dispositifs d'écoute et d'armes sous-marines efficaces. La navigation en convois, instaurée en mars 1917, a également réduit les chances de victoire des sous-marins. Ceux-ci ne s'aventurent dorénavant plus à portée de canon des côtes. Il leur est davantage profitable de rôder au large des grands ports atlantiques pour tenter d'intercepter les convois arrivant des États-Unis. Mais les grands succès ne sont plus au rendez-vous : de chasseurs, les *U-Boote* sont devenus chassés³².

Alors que l'organisation informelle mise en place par les préfectures maritimes pour les PDCSM est officialisée pendant l'été 1918, le programme d'installation de nouveaux postes se ralentit. Le mouillage, au large, de champs de mines défensifs est désormais privilégié, ainsi que le renforcement du guet littoral lointain. Sur les points hauts de la côte, des vigies, munies d'excellents moyens de veille optique et de transmission, sont ainsi construites, mais on ne les dote dorénavant plus d'armes. Elles sont complétées par une organisation interministérielle de surveillance impliquant l'ensemble des administrations présentes. Ce dispositif dirige immédiatement sur toute silhouette de sous-marin repérée à l'horizon les hydravions des Centres côtiers d'aviation

³⁰ SHD-MV, SS Ca 8 et 10, et SS Ee 2, 4, 13 et 22, dossier sur les travaux côtiers de 1917-1918.

³¹ SHD-MV, SS Ee 9 et 70, dossier ZAN en 1918.

³² SHD-MV, SS Ca 5, 8 et 11, SS Ee 2 et 6, SS Ed 39 et SS Z 42 et 107, évolution des forces de patrouille.

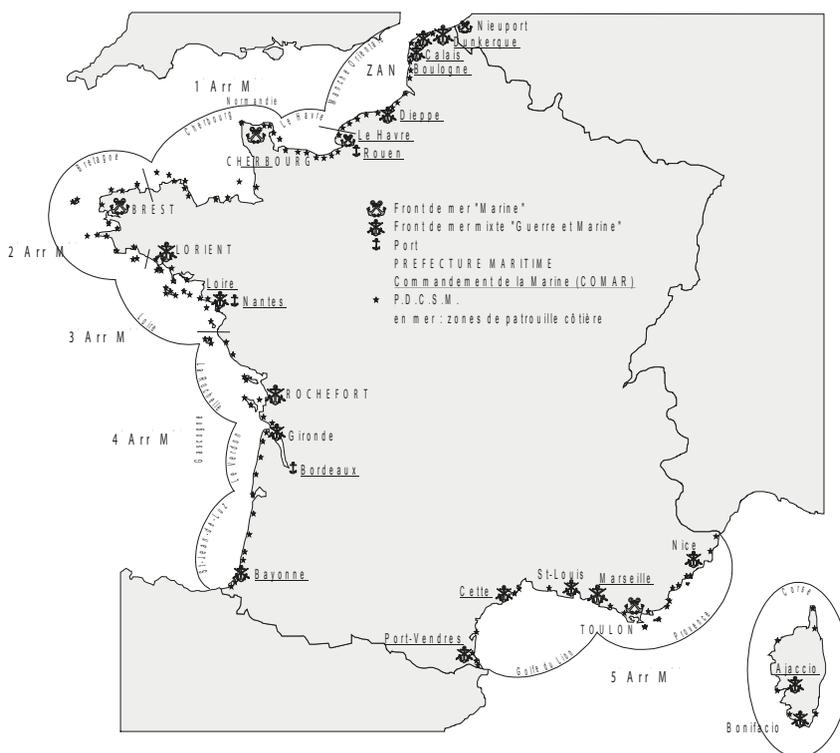


Fig. 1. Organisation côtière métropolitaine, automne 1918

maritime qui se sont multipliés. Au moment où le conflit se termine enfin, les sous-marins du *Kaiser* ne remportent pratiquement plus aucun succès³³.

Ainsi, la Marine ne s'attendait nullement au type de conflit qu'elle a dû affronter pendant la Grande Guerre. Loin de la bataille d'escadres revenue en grâce après les péripéties de la Jeune École, c'est à une guerre commerciale défensive qu'elle a dû s'atteler dans l'urgence dès les premiers mois de 1915, alors même que les pénuries étaient déjà omniprésentes. Face aux nécessités, un *modus vivendi* fait de concessions s'établit progressivement avec l'Armée, malgré la persistance, notamment dans les services de l'arrière, des mesquineries administratives du temps de paix. Cette organisation improvisée de bric et de broc obtint pourtant de réels succès. Ceux-ci se sont moins exprimés en sous-marins ennemis coulés – bien peu, en vérité – qu'en un très faible taux de navires perdus sur les routes littorales menacées, ce qui a permis l'arrivée régulière au front d'équipements et de renforts, aussi bien britanniques qu'américains.

La Première Guerre mondiale, conflit d'usure et guerre totale, a ainsi obligé les deux départements militaires français à tirer parti de leur complémentarité et à

33 SHD-MV, SS Ea 203 et SS Ee 2, 13, 19, 27 et 30, surveillance côtière en 1918.

coopérer plutôt qu'à s'ignorer ou se concurrencer comme ils le faisaient souvent auparavant. Il en a résulté des relations apaisées et plus confiantes, inexistantes jusque-là. La pleine responsabilité de la défense des côtes fut ainsi attribuée à la Marine, avec le concours des unités de l'Armée, en décembre 1921. À plus long terme, ce fonctionnement mixte ouvrit la voie à une organisation territoriale interarmées qui s'épanouit après la Seconde Guerre mondiale et reste encore, dans son principe, en vigueur de nos jours.

*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 INUTILE¹

Christopher Martin

Senior lecturer

Hull University – Center for Security Studies

John Arbuthnot Fisher, amiral de la Flotte, premier Lord Kilverstone, fut l'un des dirigeants les plus influents jamais produits par la *Royal Navy*. On peut dire que son service dans la *Royal Navy* se déroula à une époque où celle-ci se situait à l'apogée de sa puissance : après Fisher, la *Royal Navy* entama un cycle constant de déclin relatif. De 1854 à 1915, sa carrière l'éleva d'humble aspirant au pinacle du service en tant que Premier Lord de la Mer. Du début à la fin de sa carrière, on constate que la Marine française a tenu une place plutôt importante dans celle-ci et dans ses points de vue : son premier service à la mer fut aux côtés des Français ; son temps de commandant en chef de la Méditerranée se déroula à un moment où la France était le principal ennemi ; son premier passage au poste de Premier Lord de la Mer se situa de 1904 à 1910, lorsque l'entente franco-anglaise se développait en réaction contre l'Allemagne ; et à nouveau, lorsqu'il revint à ce poste en 1914-1915, la France et la Grande-Bretagne, désormais alliées, combattaient pour contenir l'agression allemande. En dépit de cela, les historiens n'ont pas étudié en détail l'attitude de Fisher envers la Marine française : lorsqu'ils l'ont mentionnée, ce fut en regard d'événements particuliers, et elle n'a pas été étudiée comme sujet principal². Cet article sera donc consacré aux positions de Fisher envers la France et la Marine française, et décrira autant que possible son attitude envers ces dernières, à partir des commentaires qu'il fit dans sa correspondance et dans les documents officiels.

1 Traduction de Magali Lachèvre-Duchesne, avec la collaboration de Jean-Pierre Poussou et de Nichola A. M. Rodger.

2 Les principales biographies de Fisher sont celles de Reginald U. Bacon, *The Life of Lord Fisher of Kilverstone*, London, Hodder and Stoughton, 1929 ; Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, Oxford, Clarendon Press, 1973 ; Arthur J. Marder, *Fear God and Dread Nought, The Correspondance of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone* (désormais FGDN), London, Jonathan Cape, 1952 ; Richard Hough, *First Sea Lord*, London, Allen and Unwin, 1969 ; Jan Morris, *Fisher's face*, London, Faber and Faber, 2007 ; Andrew D. Lambert, *Admirals*, London, Faber and Faber, 2008, chap. 8.

Fisher était un homme de polémique : ses opinions et éclats sur des sujets d'importance fusaient violemment d'un extrême à l'autre. L'examen de sa correspondance et de ses papiers semble révéler un homme particulièrement versatile et inconstant. Pourtant, en se replaçant dans le contexte, on constate qu'il était en fait d'une grande constance dans la mesure même où sa première et unique priorité était la suprématie de la *Royal Navy*, parce que sur elle reposait la sécurité du Royaume-Uni et de son empire. De cela découlaient la civilisation et l'amélioration universelle de la condition humaine : Fisher était convaincu que Dieu l'avait ainsi consacrée. C'était aussi un homme d'une grande finesse politique qui, dans le langage moderne, serait considéré comme un politique réaliste. Il abhorrait la guerre mais reconnaissait qu'on la contenait par la menace de la violence : la *Royal Navy* était la meilleure force de dissuasion au monde contre la guerre. Et de tout cela il tirait l'idée qu'elle devait être forte et ne pas être entravée dans l'accomplissement efficace de ses missions, notamment par des ententes étrangères. Ententes, alliances et accords internationaux n'étaient rien de plus que des outils au service d'un intérêt politique ponctuel, élaborés à des fins nationales égoïstes et, en tant que tels, ils n'étaient utiles que s'ils servaient les objectifs de Fisher : la préservation de la *Royal Navy*, du Royaume-Uni et de l'Empire britannique. Selon ce principe, il ne faisait confiance aux États étrangers que sur un seul point : ils agiraient uniquement dans leur propre intérêt. Une lettre écrite en 1894 révèle sa manière de penser :

Toutes les nations veulent la paix, mais elles veulent une paix à leur avantage. Les Français, c'est sûr, désirent sincèrement la paix avec l'Angleterre, à condition de pouvoir prendre la place de l'Angleterre en Égypte et dans le delta du Nil, et ailleurs. Pour obtenir une paix dans ces termes, ils ne craindraient pas d'entrer en conflit avec l'Angleterre, s'ils pensaient avoir une bonne chance de succès³.

Fisher aurait préféré un monde dans lequel la Grande-Bretagne pourrait rester seule et à l'écart des arrangements avec l'étranger, mais le monde changeait et la Grande-Bretagne abordait la première décennie du xx^e siècle avec de nombreux défis à relever.

LA JEUNESSE

Fisher entra dans la *Royal Navy* à l'âge de 13 ans, le 12 juillet 1854, à peine 39 ans après la guerre avec la France napoléonienne. Cette guerre était encore vivante dans les mémoires – Fisher adorait rappeler qu'il avait été admis dans la

3 Fisher au comte Spencer, 12 décembre 1894, *FGDN*, t. I, p. 124-125.

Royal Navy par l'intermédiaire de l'un des derniers capitaines à avoir servi sous Nelson, et que celui-ci lui racontait ses souvenirs de Nelson et de Trafalgar⁴–, une intense rivalité régnait en permanence entre les deux pays, et une guerre pouvant les opposer était une éventualité récurrente. En conséquence, bien que nous n'ayons pas de preuve directe, on peut raisonnablement supposer que Fisher partageait le sentiment ouvertement anti-français qui était particulièrement répandu dans la société britannique à cette époque.

Le premier service à la mer de Fisher, en 1859, fut à bord du *HMS Highflyer* au moment de l'intervention franco-anglaise en Chine⁵. C'était à l'occasion du second assaut raté sur les forts de Peiho le 25 juin ; ce fut le baptême du feu de Fisher et, probablement, sa première occasion de collaboration avec la Marine française⁶. Il est indubitable que l'expérience de l'assaut des forts laissa à Fisher une aversion durable pour la guerre – sinon pour les assauts amphibies, compte tenu de sa prédilection future pour ces derniers. Au cours de ces événements, les bâtiments français n'intervinrent pas, mais ils participèrent à un petit débarquement de marins. Dans l'opération, les Britanniques déplorèrent 89 morts et 345 blessés, les Français 4 morts et 10 blessés. Fisher ne fit pas de commentaire direct sur la contribution française à cette opération, mais il est intéressant de noter qu'il commenta l'aide dispensée par l'*United States Navy*, navire « neutre » commandé par le commodore Josiah Tattnall, ce qui l'amena à remarquer que « le sang est plus épais que l'eau⁷ ». Son commentaire est certainement une insulte indirecte envers la contribution des Français qui, mis à part leur modeste débarquement, se tinrent à l'écart, contrairement aux Américains qui étaient théoriquement neutres. Mais il a également un sens plus profond. Cette phrase signifie très clairement que les liens familiaux sont plus forts que les liens légaux, et cela peut refléter à la fois le sentiment inné de fierté de Fisher envers la race anglo-saxonne représentée par les terres de peuplement blanc à travers l'Empire et les peuples apparentés comme les Américains, et également sa profonde méfiance envers les ententes et alliances qu'il considérait uniquement comme

4 Il s'agissait de Sir William Parker, amiral de la Flotte : *FGDN*, t. I, p. 18 ; Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, *op. cit.*, p. 5.

5 Ces événements concernent la seconde guerre de l'Opium qui se déroula de 1856 à 1860. Les forts de Peiho sont aussi connus sous le nom de forts de Taku. Ils sont situés dans le nord-est de la Chine, dans l'estuaire de la rivière Hai He, au sud-est de la ville de Tianjin. Proche de Pékin, cet estuaire est un point de pénétration très intéressant vers l'intérieur du pays (n.d.l.r.).

6 Pour la description de l'assaut faite par Fisher, voir Fisher à Mme Sophie Fisher, 28 juin 1859, *FGDN*, t. I, p. 27-29.

7 Tattnall porta assistance aux Britanniques en remorquant à l'écart des bateaux chargés de blessés. Voir Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, *op. cit.*, p. 21 ; et *FGDN*, t. I, p. 23.

des outils politiques d'intérêt particulier⁸. Les opérations en Chine se poursuivirent jusqu'en 1860 et bien que Fisher ait été présent lors du dernier assaut, cette fois victorieux, sur les forts de Peiho, il ne fut plus directement impliqué à terre. Dans l'intervalle, il avait travaillé à Shanghai avec les forces internationales, françaises et américaines. Là encore, en avril 1860, on a la preuve d'une profonde suspicion à l'égard des Français dans les lettres qu'il envoie chez lui : « Ces truands de Français ressortent ici leurs vieux trucs, en envoyant 500 hommes là où nous en envoyons 10 000 : nos 10 000 hommes font le travail et leurs 500 raflent la gloire!⁹ ».

La défiance de Fisher envers la France et la coopération internationale en général fut encore exacerbée par son expérience suivante dans les opérations outre-mer. En 1882, un soulèvement en Égypte, mené par Arabi Pasha, menaçait les intérêts britanniques et français dans le canal de Suez, et de façon plus générale les intérêts français en Afrique du Nord¹⁰. La France était particulièrement favorable à une intervention pour défendre ses intérêts, aussi des éléments de leurs flottes méditerranéennes respectives se déployèrent-ils au large d'Alexandrie en mai 1882. Cependant, pour des raisons de politique intérieure, la flotte française abandonna unilatéralement les lieux, laissant les Britanniques régler le problème seuls. Fisher n'en fut pas surpris comme l'indique ce courrier à sa femme : « Les Français, qui auraient dû coopérer avec nous, nous ont laissé tomber¹¹ ». Ces événements survenus au début de la carrière de Fisher semblent avoir peu fait pour lui donner une impression favorable sur la Marine française, les Français et la coopération internationale en général.

122

COMMANDANT EN CHEF DE LA MÉDITERRANÉE

En tant que Commandant en chef de la Méditerranée, Fisher était obsédé par la menace de la flotte française. On ne peut ignorer que jusqu'en 1905,

8 Fisher changea d'attitude envers les États-Unis au cours de sa vie. Il se méfiait des « autres » immigrés européens en Amérique, dont il estimait qu'ils diluaient son essence anglo-saxonne, rendant l'Amérique hostile : Fisher au comte de Rosebury, 10 mai 1901, Papiers Fisher, Churchill College, université de Cambridge FISR 1/2/71a, FP, CC. Cependant, par la suite, et particulièrement après le mariage de son fils avec une Américaine, il devint très pro-américain : Lord Fisher, *Memories*, London, Hodder and Stoughton, 1919, chap. 8.

9 Fisher à Mme Sophie Fisher, 17 avril 1860, *FGDN*, t. I, p. 53-54.

10 L'auteur fait référence à un personnage très important de l'histoire égyptienne, le lieutenant-général Ahmed Urabi (1841-1911) qui prit la tête à partir de 1879 du mouvement nationaliste qui voulait mettre fin à l'influence occidentale. Après la révolte, il devint premier ministre en 1882 et commandant en chef des forces armées. Il interdit l'accès du port d'Alexandrie aux flottes française et britannique ce qui déclencha, de juillet à septembre, la guerre anglo-égyptienne qu'il perdit. Il fut condamné à mort, peine commuée en exil (n.d.l.r.).

11 Fisher à Mme J. A. Fisher, 11 septembre 1882, *ibid.*, p. 107-108. Le terme « *in the lurch* » [traduit ici par « laissé tomber », n.d.t.] signifie « abandonner quelqu'un dans le besoin ».

et même plus tard, la France était considérée comme le principal ennemi de la Grande-Bretagne¹². De fait, la correspondance de Fisher regorge d'allusions à la France comme à l'ennemi le plus vraisemblable, et cela n'a pu que renforcer son sentiment vis-à-vis de celle-ci¹³. Mais qu'éprouvait-il à l'égard de la Marine française ? Son mandat comme Commandant en chef de la flotte méditerranéenne de 1899 à 1902 nous donne une image très claire de son attitude envers la Marine française. Le commandement de la flotte méditerranéenne était, selon les propos de Fisher lui-même, « le *nec plus ultra* du service »¹⁴, la flotte méditerranéenne britannique étant le pivot à partir duquel la Grande-Bretagne établissait sa portée stratégique globale. Les grandes inquiétudes navales des années 1880 étaient passées depuis longtemps ; la domination navale britannique se reposait sur le *two power standard* et l'Acte de défense navale de 1889¹⁵. Mais, pendant son temps de commandement, Fisher fut très préoccupé par l'idée que l'escadre française de Toulon puisse surpasser et défaire la flotte britannique de la Méditerranée. Sa grande crainte était que les Français effectuent ce qu'il appelait « un coup de tonnerre dans un ciel serein », un assaut soudain et imprévu sur la flotte de Méditerranée qui prendrait de court la *Royal Navy*, un point qu'il souligna à maintes reprises à Lord Selborne¹⁶ : « Comme j'ai déjà essayé de vous le faire comprendre auparavant, les meilleurs esprits navals en France sont convaincus à juste titre que leur unique chance de succès réside dans une attaque inopinée¹⁷ ». Fisher savait, et il était profondément convaincu que son homologue français le savait également, que la flotte méditerranéenne avait une importance centrale pour la Grande-Bretagne : « La Méditerranée est de toute nécessité le point vital d'une guerre navale¹⁸ ». Selon ses arguments, les Français savaient que si la France était battue sur mer, cela changerait peu de

12 Il y a toujours débat sur le moment précis où l'Allemagne a été identifiée comme la principale menace : voir Jon T. Sumida, *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology and British Naval Policy, 1889-1914*, Boston, Unwin Hyman, 1989 ; Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, University of South Carolina Press, [1999], 2002 ; Matthew S. Seligmann, « Switching Horses: The Recognition of the Threat from Germany, 1900-1905 », *The International History Review*, 30, juin 2008, p. 237-472.

13 Pour en avoir des exemples, voir : Fisher au comte Spencer, 12 décembre 1894, *FGDN*, t. I, p. 124-125 ; Fisher à James Thursfield, 10 novembre 1898, *FGDN*, t. I, p. 138-139 ; Fisher à l'amiral Sir Wilmot Fawkes, 13 mai 1901, *FISR* 1/2/72, FP, CC.

14 Fisher à Mme R. R. Neeld, 23 mars 1899, *FGDN*, t. I, p. 139-140.

15 Le *Naval Defence Act* du 31 mai 1889 adopta le principe du *two power standard* qui posait en principe que la *Royal Navy* devait avoir un nombre de navires de guerre au moins égal au total réuni des forces des deux plus grandes Marines après la Grande-Bretagne, celles de la France et de la Russie (n.d.l.r.).

16 À cette époque, Selborne était premier Lord de l'Amirauté, l'équivalent d'un ministre de la Marine.

17 Fisher au comte de Selborne, 5 janvier 1900, *FISR* 1/2/57, FP, CC.

18 Fisher au comte de Selborne, 1^{er} décembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 167-169.

choses pour elle, puissance militaire continentale, alors que si elle réussissait à battre la *Royal Navy*, cela sonnerait la défaite de la Grande-Bretagne et un immédiat effondrement de sa puissance. De tels faits avaient, du point de vue de Fisher, « largement influencé l'opinion française vis-à-vis d'une guerre avec l'Angleterre¹⁹ ». En fait, il était prêt à aller jusqu'à dire : « Ma thèse est que la flotte telle qu'elle est constituée actuellement en Méditerranée n'est pas préparée à une guerre [contre la France]²⁰ ». Fisher vilipendait la politique consistant à disperser les navires partout sur le globe au lieu de les concentrer en des points névralgiques :

De telle sorte que tout autour du globe nous n'avons pas d'amis. C'est bel et bien un cas 'de splendide isolement', mais les choses étant ce qu'elles sont, nous devrions sûrement considérer les principes fondamentaux de la guerre, qui sont de concentrer ses forces sur le point vital de celle-ci ! Nous sommes faibles partout et forts nulle part ! Nous avons éparpillé nos forces navales partout autour du globe²¹.

124

Dans une autre lettre, il déclarait « si j'étais français, je regarderais avec une joie maligne l'Angleterre démunir sa flotte méditerranéenne de ses vaisseaux expérimentés pour les envoyer en Chine et au Cap [de Bonne-Espérance]²² ». En avril 1900, par exemple, il écrivait à son confident James Thursfield²³, « ... si nous n'obtenons pas plus de destroyers... nous allons rejouer la Guerre des Boers sur mer²⁴... », et il continuait : « ... le Cabinet peut bien prendre la responsabilité de dire qu'il sait mieux comment combattre l'amiral Fournier que le Premier Lord de la Mer ou le commandant en chef de la Méditerranée, mais qui sera pendu si nous ne coulons pas la flotte française ?²⁵ ». Fisher savait exactement qui serait tenu pour responsable : « J'ai la corde autour du cou et si nous ne battons pas les Français, je serais pendu ou fusillé comme l'amiral

19 Fisher à Joseph Chamberlain, 10 novembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 164-167.

20 Fisher au comte de Selborne, 19 décembre 1900, *FISR* 1/2/56, FP, CC.

21 Fisher au comte de Rosebury, 10 mai 1901, *FISR* 1/2/71a, FP, CC (en italiques dans l'original).

22 Fisher à Joseph Chamberlain, 10 novembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 164-167.

23 Sir James R. Thursfield (1840-1923) fut un historien naval et un journaliste qui fut le premier éditeur du *Times Literary Supplement*. Considéré comme une autorité en matière navale, il fut lié aux Premiers Lords de l'Amirauté successifs ainsi qu'au prince Louis de Battenberg et surtout à John Fisher dont il appuya les campagnes de réformes navales (n.d.l.r.).

24 L'allusion de Fisher à la Guerre des Boers fait référence à la piètre performance de l'armée britannique contre les Boers en 1901-1902, ce qui entraîna une réforme complète de cette armée.

25 Fisher à James R. Thursfield, 27 avril 1900, *FGDN*, t. I, p. 155-156 ; voir aussi le *Memorandum by C-in-C Mediterranean Fleet (Fisher) to Admiralty, 1901*, *FISR* 5/1/4161, FP, CC ; et également « Submission to Admiralty » by *C-in-C Mediterranean Fleet (Fisher)*, 9 juin 1901, *FISR* 5/4/4180, FP, CC. « C-in-C » signifie *Commander-in-Chief* (n.d.t.).

Byng²⁶ ». En d'autres occasions, il se plaignit de la supériorité du matériel naval français, craignant que ses vaisseaux ne soient surclassés :

C'était une parfaite folie de la part de vos collègues de l'Amirauté de ne pas construire plus de *Drake*. Les classes *Jeanne d'Arc* et *Montcalm* nous donneront assurément du fil à retordre lorsqu'ils seront à la mer, et si nous ne sommes pas très vigilants, certainement ils vont étriller nos croiseurs non cuirassés l'un après l'autre. Il n'y a aucun doute là-dessus²⁷.

Malgré ses allégations répétées de faiblesse, d'infériorité matérielle et de désastre imminent, il serait faux d'en conclure qu'il croyait la Marine française supérieure en quoi que ce soit. Ses craintes étaient provoquées par une politique de l'Amirauté qui répartissait les navires en petits groupes partout dans le monde. Cela, selon lui, mettait en danger les stations importantes, comme la sienne en Méditerranée. L'amiral Alfred Gervais fit de la flotte française de Méditerranée une force très efficace en 1901-1902 ; néanmoins, un biographe a suggéré que Fisher avait délibérément exagéré la menace à ses propres fins²⁸. En fait, son opinion était que la *Royal Navy* avait été de tout temps supérieure à la Marine française ; il craignait simplement que les décideurs politiques britanniques n'autorisent à la France une trop grande marge de supériorité numérique. Bien qu'il reconnût la nécessité de réformer la *Royal Navy* – réforme qu'il exécuta impitoyablement lorsqu'il devint Premier Lord de la Mer –, il partageait l'arrogance de ses camarades qui prenaient comme argent comptant la supériorité de la *Royal Navy* et de ses hommes. En ce qui concerne l'infériorité matérielle, là encore Fisher n'exprime pas la peur mais la frustration. Il savait, tout comme les Français, que la Grande-Bretagne pourrait toujours surpasser et surclasser n'importe quel navire de n'importe quelle marine²⁹. Écrivant à une autre occasion sur les croiseurs cuirassés de la classe *Montcalm*, il déclarait :

Quel que soit le type [de navire] qu'ont les Français, nous devons en avoir un meilleur, et c'est un principe qui nous maintiendra toujours en sécurité ; et si nous construisions aussi vite que nous le devrions, nous devrions toujours avoir

26 Fisher au comte de Selborne, 1^{er} décembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 167-169. L'allusion de Fisher à l'amiral Byng fait référence à l'exécution infamante de Byng en 1757 pour avoir perdu Minorque face aux Français, ce qui occasionna le fameux commentaire de Voltaire : « Dans ce pays-ci, il est bon de tuer de temps en temps un amiral pour encourager les autres ».

27 Fisher au vice-amiral Sir Arthur K. Wilson, 12 février 1902, *FISR* 1/3/89, FP, CC (en italiques dans l'original).

28 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, *op. cit.*, p. 238.

29 Fisher au comte de Selborne, 5 janvier 1900, *FISR* 1/2/57, FP, CC.

commencé avant qu'ils se soient bien avancés, et avoir à flot le vaisseau le plus puissant bien avant eux³⁰.

Pour Fisher, la Marine française était et resterait inférieure à la *Royal Navy* en termes de navires et d'hommes.

PREMIER LORD DE LA MER, 1904-1910

126

Fisher devint Premier Lord de la Mer le 20 octobre 1904 alors qu'une énorme entreprise l'attendait : la réforme intégrale de la Marine et l'introduction de nouveaux vaisseaux de guerre : les *dreadnoughts* et les croiseurs cuirassés de la classe *Invincible*. Rien de tout cela ne nous concerne ici, mais il est intéressant de noter que l'une des réformes de Fisher, l'introduction du système de base d'équipage, était une idée qu'il avait apprise de la Marine française³¹. Les gouvernements français et britannique s'engagèrent dans l'Entente Cordiale le 4 avril 1904. Au moins un des biographes de Fisher a noté qu'il avait suggéré une entente ou une alliance avec la France avant cette date et a crédité Fisher d'une forme de prescience³². En tout état de cause, cependant, sa posture précédente en faveur d'une entente devint un problème fâcheux pour Fisher.

Alors qu'il était Commandant en chef de la Méditerranée, Fisher avait au moins en deux occasions suggéré une alliance avec la France. Écrivant à James Thursfield, il déclara : « Personnellement j'ai toujours été un avocat enthousiaste de l'amitié et de l'alliance avec la France. Nos intérêts ne sont pas divergents, les Allemands sont nos ennemis naturels partout. Nous devrions nous unir avec la France et la Russie³³ ». En une autre occasion, il expliqua à un autre journaliste et confident, Arnold White³⁴ :

Pour en revenir à la France, nous ne sommes en conflit sur strictement rien et nous ne pourrions jamais l'être. Nous nous haïssons, ou plutôt ce sont eux uniquement qui nous haïssent, parce qu'on leur enseigne la « perfide Albion » au berceau... Je suis parfaitement convaincu, si le sujet était proprement amené...

30 Fisher au comte de Selborne, 19 décembre 1900, FISR 1/2/56, FP, CC (en italiques dans l'original).

31 Le texte anglais est « *nucleus crew system* ». Le système de base d'équipage permettait de maintenir disponibles les bâtiments de guerre en réserve grâce à un équipage réduit prêt à partir ; cet équipage était composé par un noyau formé du personnel essentiel, ce qui économisait fortement la main-d'œuvre disponible (note de l'auteur et de la rédaction).

32 R. U. Bacon, *The Life of Lord Fisher of Kilverstone*, op. cit., t. I, p. 157.

33 Fisher à James R. Thursfield, 29 novembre 1901, FGDN, t. I, p. 217-218.

34 Arnold White (1848-1925), journaliste et homme politique libéral puis *Liberal Unionist*, fit partie du conseil exécutif de la *Navy League*, et ne cessa de s'intéresser à la *Navy*. C'était un ami très proche de Fisher (n.d.l.r.).

que nous devrions faire de grands changements et à l'énorme avantage de la France comme au nôtre. Il existe une société appelée, je crois, entente cordiale, dont la mission est d'entretenir de meilleurs sentiments entre la France et l'Angleterre. Peut-être pourriez-vous exploiter avantageusement les informations qu'ils ont forcément collectées³⁵.

Un an après l'entrée dans l'Entente, Fisher en demeurait un supporter enthousiaste à la lumière, en particulier, des provocations allemandes au Maroc³⁶. Cela coïncidait avec le départ de la flotte de Rozhestvenski en Extrême-Orient³⁷. Les politiciens britanniques regardaient avec une grande préoccupation les demandes faites à la France par ses alliés russes tandis que leur flotte faisait voile vers la mer du Japon, compte tenu du fait que le soutien français aux Russes avait poussé la notion de neutralité jusqu'au bout de ses possibilités³⁸. Le fait que la flotte russe ait tiré sur la flotte de pêche de Hull, coulant plusieurs vaisseaux sur sa route en mer du Nord, n'aidait pas. Mais le point crucial était l'attitude du Japon : si la France et le Japon en arrivaient à la guerre, disait Fisher, « nous combattons la France³⁹ ». Heureusement pour l'entente, l'épisode n'eut pas de suites.

Vers la fin de 1905, la tension internationale n'évoluant pas, en amont de la conférence d'Algésiras, le secrétaire du comité de défense impériale, le colonel George Sydenham Clarke, chercha à connaître les projets et arrangements faits par l'Amirauté pour coopérer avec la France. La réponse fut qu'elle n'avait rien fait⁴⁰. Clarke rencontra Fisher en janvier 1906 pour éclaircir la situation et fut à la fois stupéfait et consterné par son attitude. En résumé, Fisher ne voyait tout simplement pas d'intérêt à développer des relations de travail avec la Marine française. Il était réticent à fournir des codes de signaux aux Français bien que cela pût entraîner une grande confusion en cas d'opération combinée⁴¹. Selon Clarke, Fisher « veut que notre Marine fasse tout, [... il dit] que nous en

35 Fisher à Arnold White, 6 août 1902, *ibid.*, p. 259-262.

36 Fisher au marquis de Lansdowne, 25 avril 1905, FISR 1/4/149, FP, CC.

37 L'auteur fait ici référence à l'envoi par Nicolas II en Asie, après un périple autour du monde, de la flotte russe de la Baltique, commandée par Zinovy Rozhestvenski (1848-1909), pour combattre la flotte japonaise; il fut battu par l'amiral Togo à Tsushima (27-28 mai 1905) (n.d.l.r.).

38 Arthur J. Balfour à Fisher, 26 avril 1905, *FGDN*, t. I, p. 57.

39 Fisher à Arthur J. Balfour, 26 avril 1905, FISR 1/4/153, FP, CC.

40 Sir George S. Clarke à Lord Esher, 14 décembre 1905, *The Papers of Lord Esher*, ESHR 10/37 (*Letters from Sir George Clarke*, vol. 5), EP, CC.

41 Il avait exprimé la même opinion quand il était envisagé de coopérer avec des alliés en Méditerranée contre la France, Fisher à Joseph Chamberlain, 10 novembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 164-167.

avons largement la force, que les Français seraient une gêne⁴²... ». Les autorités françaises confirmèrent que Fisher n'a eu qu'un seul entretien informel avec leur attaché naval le 2 janvier 1906, au cours duquel il n'a pas évoqué la coordination des opérations de guerre⁴³. Pourquoi était-il si réticent à travailler avec la Marine française en 1906 alors qu'il était si enthousiaste vis-à-vis de l'Entente en 1904 ? Il y a plusieurs raisons à cela, dont la combinaison explique le retournement de Fisher.

128

Charles Camille Pelletan avait été un désastreux ministre de la Marine, poste qu'il occupa de juin 1902 à janvier 1905. Quelles que fussent les qualités de la Marine française avant son mandat, elles étaient anéanties à son départ. Les navires avaient baissé en nombre et en qualité ; le moral des marins était sapé. Cela n'était pas passé inaperçu de l'Amirauté de Fisher. La France, selon l'opinion du capitaine Charles Ottley, directeur du renseignement naval, avait abandonné l'ambition de demeurer la seconde puissance navale⁴⁴. Fisher donna son opinion sur le sujet au prince de Galles en octobre 1907 : « Ces pauvres Français sont sans dessus dessous : leur personnel, leur discipline, leur poudre, leurs constructions navales et les chantiers navals sont à la dérive⁴⁵ ». Il attaqua ensuite le vice-amiral Paul-Louis Germinet, commandant la flotte française de Méditerranée, pour sa critique négative du *Dreadnought*. Pour Fisher, Germinet était un « crétin » de s'opposer à la construction des *Dreadnoughts*⁴⁶. Les problèmes de la Marine française en eux-mêmes ne seraient probablement pas fatals sans les événements des 27-28 mai 1905. Du point de vue de l'Amirauté, à cause de Tsushima, « la situation navale [...] a été complètement transformée par la victoire de nos alliés dans la mer du Japon⁴⁷ ». La défaite de la Russie à Tsushima plaçait maintenant la France dans une situation très différente du point de vue de Fisher ; désormais, elle n'était pas un allié utile, mais un fardeau problématique. Dans une lettre à Lord Tweedmouth⁴⁸, il déclara que la défaite russe avait « pour conséquence la dépendance absolue de la France vis-à-vis de nous pour sa sauvegarde⁴⁹ ». Un mémo interne à l'Amirauté, écrit par Ottley,

42 Sir George S. Clarke à Lord Esher, ESHR 10/38, [sans date] janvier 1906 (*Letters from Sir George Clarke*, vol. 6), EP, CC.

43 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, op. cit., p. 353 et n. 1. *Memorandum*, Brigadier-général Sir G. N. Nicholson, 6 novembre 1911, dans *British documents on the Origins of the War* (désormais *BD*), éd. G. P. Gooch & H. Temperley, London, HMSO, 1932, t. VII, p. 626-629 ; Sir A. Nicholson à Sir Edward Grey, 4 mai 1912, *BD*, t. X, p. 582-583 ; Sir Edward Grey à M. Carnegie 26 juillet 1912, *BD*, t. X, p. 604-605.

44 *Memo by Captain C. L. Ottley*, « *Shipbuilding Policy* », 15 octobre 1906, FISR 8/9/4720, FP, CC.

45 Fisher au prince de Galles, 24 octobre 1907, *FGDN*, t. II, p. 149-150.

46 *Ibid.*

47 Captain C. L. Ottley, « *Memorandum on Renewal of Japanese Alliance* », 8 mai 1905, FISR 8/9/4745, FP, CC.

48 Premier Lord de l'Amirauté, 1905-1908.

49 Fisher à Lord Tweedmouth, 23 décembre 1905, *FGDN*, t. I, p. 65-66.

faisait le même constat : la défaite de la Russie signifiait que la France était « liée à la Grande-Bretagne par l'instinct de conservation, car seule la flotte britannique retient l'armée allemande de marcher sur Paris⁵⁰ ». Une Marine française affaiblie par une administration défailante et un État français affaibli par la défaite d'un allié clé ne constituaient pas un bon partenaire dans l'esprit de Fisher. La Marine française demeura dans un état critique jusqu'en 1908, jusqu'à ce qu'une lente renaissance s'opère sous Augustin Boué de Lapeyrère entre 1909 et 1911. Ces choses-là n'étaient pas affaire de sentiments – et c'étaient les sentiments qui menèrent les politiciens francophiles de Grande-Bretagne à l'Entente – mais affaire de dure nécessité politique et militaire : après tout, c'était là le rationalisme qui sous-tendait l'alliance avec le Japon⁵¹. Avant Tsushima, la Marine de la France pouvait jouer un rôle utile pour contrebalancer le développement de la flotte allemande ; après Tsushima, le danger que voyait Fisher était que la France affaiblie aille embourber la Grande-Bretagne dans une guerre continentale, et cela ajoutait encore une raison à son opposition à l'entente.

Sa vigoureuse opposition à celle-ci était causée autant par des événements politiques internes à la Grande-Bretagne que par les problèmes de la France. Les échanges entre le personnel de l'armée britannique et ses homologues français s'étaient développés bien plus avant que ceux de Fisher avec la Marine française. Le projet de l'armée d'envoyer un corps expéditionnaire aux côtés des Français rencontrait son hostilité farouche. Les détails de cette querelle interne ne nous concernent pas, mais il importe de noter que Fisher avait été nommé Premier Lord de la Mer avec pour mission de faire des coupes dans le budget de la Marine⁵². Les plans de l'Armée pour être aux côtés des Français sur le Continent signifiaient sa probable expansion au détriment de la *Navy*, ce qui le mettait en rage, comme il l'exprima à Reginald Mc Kenna⁵³ :

Soyez assuré que si le gouvernement débarque un seul soldat britannique en France (ou même élabore des plans pour le faire), il y aura en Angleterre une telle commotion qu'ils seront expulsés de leurs fonctions... En lui-même, ce

50 Capitaine C. L. Ottley, *Memorandum*, « *The Home Fleet* », [sans date] décembre 1906, p. 1-2, FISR 8/10/4721, FP, CC.

51 *Secret Memorandum, The Building Programme of the British Navy*, [sans date], février 1906, ADM 1/7933, The National Archives, Kew (désormais TNA).

52 Jon Sumida, *In defence of Naval Supremacy*. Les « *naval estimates* » [« budget de la Marine », n.d.t.] étaient la dotation annuelle de la Marine.

53 Premier Lord de l'Amirauté de 1908 à 1911, Reginald McKenna (1863-1943), qui avait d'abord été banquier, entra en politique en 1895, avec une grande réussite puisqu'après ce premier grand poste, il fut *Home Secretary* – Secrétaire d'État à l'Intérieur – (1911-1915) et Chancelier de l'Échiquier (1915-1916) (n.d.l.r.).

seul objectif entraînera le service [militaire] obligatoire et un accroissement des demandes budgétaires de l'Armée et de son influence⁵⁴.

130

Il écrivit à son ami et confident J. A. Spender : « Je regrette de voir les calculs des besoins de l'Armée atteindre pratiquement un quart de million de livres sterling... Chaque penny dépensé pour l'Armée signifie deux pennies enlevés à la Marine⁵⁵ ». Lors d'une réunion du Comité de la Défense Impériale du 18 novembre 1909, Fisher exposa avec véhémence son opposition aux plans de l'Armée. Il pensait que « l'Armée britannique devait absolument s'en tenir à des opérations consistant en de soudaines descentes sur les côtes... [et qu'] envoyer des troupes britanniques sur le front d'une guerre continentale serait un acte d'idiotie suicidaire né d'une vue déformée de la guerre⁵⁶ ». Le Premier Ministre, Herberth Asquith, ajourna le Comité après l'intervention de Fisher, et l'Armée ne souleva plus la question pendant de nombreux mois. Ce ne fut pas avant août 1911, après que Fisher ait quitté ses fonctions, que l'Armée l'emporta dans la définition de la stratégie britannique. Fisher y resta farouchement opposé – et il le demeura durant toute la durée de la guerre. C'est ainsi qu'en octobre 1911, s'adressant à J. A. Spender, il donna libre cours à ses sentiments. Pour lui, l'antagonisme croissant et de plus en plus aigu entre l'Angleterre et l'Allemagne était le résultat du soutien par l'Angleterre du pire pays, et du choix d'une entente menant à une politique conflictuelle sur le continent :

Cela pourra vous surprendre, mon cher ami, mais, depuis 1886, quand j'arrivais pour la première fois à l'Amirauté, j'étais un partisan convaincu de l'amitié avec l'Allemagne, et j'étais totalement opposé à l'Entente avec les Français (en réalité, c'est une alliance). Si l'on avait tenu compte, en 1886, de mon humble avis, je crois qu'il n'y aurait pas eu de Marine allemande [...] Je ne pense pas que vous ayez une quelconque idée [...] de l'exaspération générale et de l'amertume qui existe contre les Anglais dans toutes les classes de la population allemande, et qui est chauffée à blanc⁵⁷ par le fait bien connu de notre intention d'envoyer l'armée anglaise sur la frontière des Vosges⁵⁸.

54 Fisher to R. McKenna, 20 août 1911, FGDN, t.II, p. 380-381.

55 Fisher to J. A. Spender, 27 février 1911.

56 R. U. Bacon, *The Life of Lord Fisher of Kilverstone*, t. II, p. 182-183.

57 J. A. Fisher écrit : « *fanned to white heat* », ce qui signifie directement « soufflé à blanc » (n.d.t.).

58 Fisher à J. A. Spender, 25 octobre 1911, FGDN, t. II, p. 397-399 (en italiques dans le texte original).

Pour Fisher, c'était aussi une question de stratégie. Il était fortement influencé par Julian Corbett⁵⁹, dont l'étude de la stratégie britannique au XVIII^e siècle insistait sur la nature insulaire de la Grande-Bretagne, sur la prééminence de ses positions navales, et sur l'usage d'une stratégie amphibie contre ses ennemis continentaux. Ceci s'accordait avec ses vues opposées aux plans de l'Armée et avec sa défense de la cause de la *Navy* : la Grande-Bretagne était une puissance maritime et sa survie au cours des guerres dépendait du maintien de son commerce global ainsi que de la défense de son empire, et il était évident à ses yeux que toute décision durant une guerre était déterminée par cela, tout comme la stratégie à suivre. Avec une stratégie britannique basée sur la guerre maritime, la Grande-Bretagne devait venir en aide à ses alliés grâce à des opérations amphibies et des secours en ravitaillement et en argent ; les Russes et les Français accumuleraient les morts, mais l'Armée britannique, elle, serait « un projectile tiré par la *Navy*⁶⁰ ».

Comme Premier Lord de l'Amirauté, Fisher réduisit les demandes budgétaires de la *Navy*, mais il maintint sa prédominance en développant le concept de *Flotilla Defence*, et en multipliant les croiseurs cuirassés de la classe *Invincible*. La *Flotilla*, développée autour des sous-marins et des vedettes lance-torpilles, avait pour but d'empêcher l'invasion de la Grande-Bretagne car Fisher croyait que les mers étroites, telles que la Manche, le sud de la mer du Nord et la Méditerranée seraient fermées à la flotte de surface⁶¹. Pour leur part, les croiseurs cuirassés de la classe *Invincible* maintiendraient la domination de la Grande-Bretagne sur les communications maritimes mondiales, appuyés par un réseau de communications télégraphiques⁶². Fisher n'avait pas l'intention de laisser le Trident à une autre puissance⁶³, et pour cela aucune entente ou alliance n'étaient

59 Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922) est le plus important historien naval et géostratège de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle. Ses travaux jouèrent un grand rôle dans la conception des réformes navales de cette époque, en particulier celles menées par Fisher dont il était à la fois un ami et un allié dans la définition et la poursuite de la politique navale britannique (n.d.l.r.).

60 Fisher to King Edward VII, 4 octobre 1907, FGDN, t. I, p. 139-143.

61 Il s'agit de défendre les côtes et le territoire de la Grande-Bretagne en utilisant de petits navires de guerre, des sous-marins, des mines et des avions, ce qui explique le terme de *Flotilla Defence*. Ce concept a été imposé par Fisher : voir Nicholas A. Lambert, « Admiral sir John Fisher and the concept of Flotilla Defence 1904-9 », dans Philip Payson O'Brien (dir.), *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond*, Abingdon/New York, Routledge, 2001 (n.d.l.r.).

62 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone, op. cit.*, p. 444 ; Jon Sumida, *In Defence of Naval Supremacy* ; Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution* ; Christopher Martin, « Global, not European. The British Navy's Building Programme Under Admiral Sir John "Jacky" Fisher », dans C. Sanderson, M. Torrent (dir.), *La Puissance britannique en question : diplomatie et politique étrangère au 20^e siècle*, Bruxelles, Peter Lang, 2012.

63 Ici, Fisher fait référence à Neptune dont le trident marquait la domination des mers (n.d.t.).

requis. Il croyait que la *Royal Navy* pourrait accomplir toutes les tâches qu'on lui demandait, et les Alliés devraient aller dans cette direction.

Deux autres facteurs affectèrent la manière dont Fisher voyait l'entente en 1905-1906. Sa redistribution particulièrement fameuse de la flotte, entreprise en 1904-1906, si souvent citée comme l'évidence d'un nouvel alignement contre l'Allemagne, l'était en fait contre la France⁶⁴. L'Allemagne était, bien évidemment, un facteur majeur, et à l'importance croissante, dans les considérations de l'Amirauté, mais le fait était que cette nouvelle distribution plaçait le pivot de la *Navy* à Gibraltar, ce qui pouvait lui permettre de se déployer contre l'Allemagne ou contre la France, selon que l'exigeraient les conditions politiques et militaires. Le total des forces de la *Royal Navy* en Méditerranée avait été réduit, mais cette réduction n'était que conditionnelle : « si nos relations avec la France cessaient d'être amicales, comme c'est actuellement le cas, une flotte de la Méditerranée plus puissante deviendrait une nécessité⁶⁵ ». La réalité était que, nonobstant l'entente, Fisher et son Amirauté pensaient sur le long terme. Ceci se manifesta clairement dans la politique de constructions navales de l'Amirauté qui était commandée par des considérations à long terme permettant de répondre à toutes les circonstances. C'est pourquoi la Marine française était un important facteur à prendre en considération. Il était assuré qu'elle essaierait de retrouver les positions qu'elle avait perdues à la suite de la débâcle due à Pelletan et à ceux qui lui succédèrent... : « Il faudrait donc considérer comme prudent de notre part d'estimer qu'il faudrait achever huit nouveaux bateaux en 1909, et quatre par an par la suite. Il a été calculé que cela nous laisserait en 1920 dans une position de supériorité par rapport à la France et à l'Allemagne réunies⁶⁶ ». Une telle politique de constructions navales contre une France amicale relevait, chez Fisher, d'un instinct naturel car, à ses yeux, les bonnes relations ne pouvaient être que temporaires et incertaines. Un mémorandum secret de l'Amirauté de février 1906 affirmait donc :

Au moment présent, il y a une certaine probabilité que nos bonnes relations avec la France peuvent être citées par les économistes comme une raison pour faire chuter les prévisions budgétaires de la *Navy*, comme si de telles bonnes relations internationales [...] nous donnaient une solide assurance de paix [...] Le *Board of Admiralty*⁶⁷ [...] ne peut pas baser ses plans sur les sables mouvants

64 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, op. cit., p. 263.

65 *Memo, Admiralty to C-in-C Mediterranean*, 2 juin 1906, TNA, ADM1/7840.

66 *Memo*, Captain C. L. Ottley, "Shipbuilding Policy", p. 8, 15 octobre 1906, FISR8/9/4720, FP, CC.

67 L'Amirauté est l'institution qui gère la *Royal Navy*. Le *Board of Admiralty* la contrôle depuis 1628. Il est composé de commissaires dont les uns sont des amiraux (*Naval Lords* ou *Sea Lords*) et les autres des membres civils (ou *Civil Lords*), en général hommes politiques (n.d.l.r.).

d'une relation internationale temporaire et non officielle. À un aussi haut degré que nous puissions évaluer [la solidité] de l'entente cordiale, nous ne pouvons pas oublier que de semblables tentatives pour lier ensemble des peuples dont les intérêts n'ont pas toujours été identiques à travers les siècles n'ont jusqu'ici pas uniformément réussi ; c'est un fait historique. Les sentiments peuvent faire bien accueillir l'entente [...] mais [...] les ententes peuvent disparaître [...]. Les bateaux de guerre restent les gages les plus sûrs que le pays puisse donner pour que la paix continue dans le monde⁶⁸.

Le contexte de ce point de vue est enraciné dans l'attitude de Fisher envers les accords internationaux. L'alliance anglo-japonaise de 1902 était une alliance défensive qui protégeait les intérêts asiatiques de la Grande-Bretagne, et pourtant Fisher y était totalement opposé⁶⁹. Il pensait que l'entente menaçait d'entraîner la Grande-Bretagne dans une guerre en Europe qui se ferait pour défendre les intérêts français. Elle menacerait l'indépendance d'action de la *Royal Navy* si celle-ci était requise pour agir de concert avec la Marine française, ce qui pour lui était inacceptable. La règle de Fisher était : « Comme nous sommes une Nation Maritime, notre intérêt est de préserver notre plus grande liberté d'action partout où flottera un bateau⁷⁰ ». Il était si attaché à cette maxime qu'il aurait voulu qu'elle soit « écrite en lettres d'or sur les murs de la pièce dans laquelle notre Secrétaire d'État reçoit les ambassadeurs...⁷¹ ». En conséquence, les hommes politiques britanniques n'avaient pas fait de bonnes affaires en entrant dans ces arrangements qui limitaient l'action de la *Royal Navy* et la liaient avec les navires d'États étrangers ou autre chose de cette sorte, un point de vue qu'il défendit avec la plus grande énergie dans une lettre au vicomte Esher à propos de la défense du canal de Suez : « Principe général : l'Amirauté ne doit JAMAIS s'engager elle-même à bloquer un seul navire [...] n'importe où et pour quelque considération que ce soit. Le principe fondamental de la guerre maritime est d'être libre n'importe où avec toutes ces damnées choses que la Marine possède⁷². L'Amirauté doit se réserver une entière liberté d'action⁷³ ».

68 « *The Building Programme of the British Navy* », (*Very Secret*), (*no date*), February 1906, TNA, ADM1/7933 (en italiques dans l'original).

69 Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919* (désormais DTSF), London, Oxford University Press, 1961-1970, t. I, p. 235.

70 Fisher to the First Earl Cromer, 9 février 1902, FISR1/3/87, FP, CC.

71 FISR1/3/87, FP, CC.

72 Fisher a écrit : « The whole principle of sea fighting is to be free to do anywhere with every *d [damned] thing the navy possesses* » (n.d.l.r.).

73 Fisher to Viscount Esher, 8 avril 1910, FGDN, t. II, p. 320-321 (en italiques et en capitales dans l'original).

Fisher quitta son poste de premier Lord de la Mer le 25 janvier 1910. Cela aurait dû être la fin d'une carrière spectaculaire, mais les événements firent qu'elle recommença. Il est seulement normal qu'ayant quitté ses fonctions, Fisher eut peu de commentaires à faire sur la Marine française, au moins de manière officielle. Ses biographes ont mis l'accent sur sa présidence de la *Royal Commission of Oil and Oil Engineers*⁷⁴ de juin 1912 à février 1914, et sur ses relations avec Winston Churchill, qui fut Premier Lord de l'Amirauté de 1911 à 1915, avant le retour de Fisher comme premier Lord de la Mer en 1914⁷⁵. À cette époque, la plus grande partie de la correspondance de Fisher concerne l'*Oil Commission* et son poids sur le développement des sous-marins, ce qui était un sujet étroitement lié à ses points de vue stratégiques.

134

L'évènement le plus important dans les relations navales anglo-françaises à cette époque fut l'Accord Naval de 1913 et les discussions qui l'entourèrent. Fisher n'était pas directement impliqué dans tout cela, mais on doit considérer que son point de vue illustre bien ce qui était son attitude et celle de l'Amirauté envers la France et la Marine française. Vers 1912, largement à cause des constructions navales allemandes, la situation navale européenne était devenue davantage précaire pour la Grande-Bretagne. En mars de cette année-là, le titulaire du poste de Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill, proposa une réorganisation capitale des escadres navales britanniques. Sa décision avait été accélérée par les constructions navales allemandes ainsi que par les événements méditerranéens. On savait que les partenaires de l'alliance avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'Italie, étaient en train de construire de grands *dreadnoughts*. Même s'ils n'étaient pas tenus en grande estime par la *Royal Navy*, on ne pouvait les ignorer : le groupement des vieux pré-dreadnoughts basés à Malte n'était pas capable de rivaliser avec eux ; or, les remplacer ou les renforcer par des navires venus de la mer du Nord n'était pas une option possible. Il y avait trois possibilités : une alliance avec la France ; accroître les constructions navales pour faire face à toutes les menaces ; ne rien faire et accepter d'être en infériorité. Malheureusement, chacune de ces options soulevait des problèmes particuliers : la Grande-Bretagne ne pourrait pas surpasser par ses constructions navales tous ses opposants ; ne rien faire était une option favorisée par quelques opinions libérales ; presque tout le monde s'opposait à une alliance avec la France. S'y opposaient la presse,

74 Il s'agit des moteurs diesel à utiliser pour la propulsion des bateaux. Les termes peuvent surprendre mais, à l'origine, en 1891, c'est avec de l'huile végétale, au fort potentiel, que Rudolph Diesel a réalisé ses essais. Puis on utilisa l'huile lourde qui était à cette époque un résidu non commercialisable du raffinage du pétrole brut. Le moteur diesel fut donc à l'origine connu sous le nom de « moteur à l'huile lourde » (n.d.l.r.).

75 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone, op. cit.*, p. 423-505.

le Cabinet, l'Armée, et, ce qui était plus important : l'Amirauté. Celle-ci était favorable à l'option consistant à accroître les constructions navales :

La France est un pays à la politique instable, qui n'a aucune sympathie particulière pour les intérêts britanniques, sauf lorsqu'ils coïncident avec les intérêts français eux-mêmes. [Construire des navires] serait doter l'Empire de fondations beaucoup plus stables et laisser le futur relativement libre quant aux inclinations politiques qui pourraient être celles de la France⁷⁶.

En d'autres mots, on ne pouvait faire confiance aux Français. Comme on peut aisément le penser, un tel argument était très favorablement accueilli par Fisher. Pour l'heure, il appuyait le programme de redistribution des forces navales de Churchill. Ce n'était pas la première fois qu'il conseillait avec force que l'entente soit utilisée au profit de la Grande-Bretagne. Quelques mois plus tôt, il avait défendu la même politique : « quelques personnes prétendent qu'on a laissé Malte sans défense. Si vous voulez tout défendre, en réalité vous ne défendez rien ! Et quelle serait l'utilité de l'entente avec la France, si vous ne vous en serviez pas ?⁷⁷ ». Son raisonnement à cet égard n'était pas qu'il s'était découvert un nouveau respect pour la Marine française ou pour l'entente. Mais, pour le comprendre et avoir la réponse à cette question, nous devons examiner son rôle, bien que ce soit entre parenthèses, comme président de la *Royal Commission of Oil and Oil Engines*.

Au départ, le mandat du comité, était de s'assurer d'une distribution suffisante de carburant pour les nouveaux navires de combat à propulsion diesel de la *Royal Navy*. Fisher se démena avec succès pour faire étendre son mandat aux moteurs diesel eux-mêmes. La raison en était qu'il avait depuis des années la conviction que le sous-marin révolutionnerait la guerre navale et qu'il croyait avec ferveur que le premier pays qui créerait un moteur viable pour la propulsion de surface aurait un avantage massif⁷⁸. Cela constituait la base de la stratégie de « défense en flottille » de Fisher ; pour insister, il pensait que les mers étroites seraient fermées aux grands navires de surface. Dès 1903, il avait écrit à Arthur Balfour, premier ministre de 1902 à 1905 : « d'ici quelques années aucune flotte ne pourra se maintenir en Méditerranée ou en Manche⁷⁹ ». Des années d'étude de ce sujet et un travail d'envergure à l'*Oil Commission* ne firent que confirmer son

76 « *War Staff Memorandum on Mediterranean Situation* », avril 1912, mentionné dans DTSF, p. 291.

77 Fisher to Rear-Admiral Sir Charles Ottley, 4 novembre 1911, *FGDN*, t.II, p. 410-411.

78 Fisher à Churchill, 17 juin 1912, *Winston Churchill Papers*, Chartwell Trust, Churchill College, CHAR 13/14, CP, CC.

79 Fisher à Arthur J. Balfour, 5 janvier 1904, *Balfour Papers*, British Library, Londres, Add MSS 49710.

idée. C'est un sujet sur lequel il écrit abondamment, mais ce qui suit suffira à exposer sa logique stratégique :

Le sous-marin est l'avenir du vaisseau de combat... Cela est basé sur les axiomes suivants : les objectifs d'un vaisseau de guerre idéal, premièrement, sont d'obtenir le contrôle de la mer dans le but de priver l'ennemi de la liberté des mers pour son commerce ou le déploiement de ses forces expéditionnaires ; or, deuxièmement, cet objectif n'est atteint qu'en détruisant ou en écartant la puissance navale de l'ennemi [...] Par conséquent, tant que le sous-marin évolue et étend ses activités, aucun vaisseau de guerre de surface de quelque nation que ce soit ne peut espérer remplir son rôle actuel : il sera rayé de la carte et les sous-marins seuls prendront sa place ; et de plus, désormais à la portée de tous, la puissance maritime et le commandement de la mer disparaîtront inévitablement⁸⁰.

136

Cela explique le soutien de Fisher à la réorganisation de Churchill ; la Méditerranée était un piège mortel. Il expliquait à Churchill :

Votre nouvelle réorganisation de la flotte est admirable. Quelle utilité y aurait-il, pour l'amour du ciel, à risquer notre existence pour la France si nous n'obtenons rien en retour ? Que les Français s'occupent de la Méditerranée, et ils auront fort à faire avec des sous-marins à farfouiller dans ce lac ! Nous avons bien fait de sortir de là⁸¹.

On laisserait les Français s'occuper de mortes eaux stratégiques parce que la mer du Nord était désormais le secteur crucial. La Méditerranée serait le tombeau des navires de surface français tandis que la *Royal Navy* préserverait sa liberté pour agir dans les théâtres d'opérations cruciaux. Les papiers de Fisher n'ont pas conservé la trace de son attitude envers la version finale de l'accord naval franco-anglais mais il était probablement satisfait, comme l'indiquent ses commentaires à Julian Corbett sur les programmes de construction de *dreadnoughts* de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie en juin 1914 : « La Triple Alliance va dépenser son argent dans des vaisseaux qui seront bloqués efficacement par nos sous-marins, tout comme la Méditerranée et la mer du Nord seront efficacement verrouillées⁸² ».

80 Dans « *The Oil Engine and the Submarine* » (by Fisher), novembre 1912, FISR 5/19/4293, FP, CC (en gras dans l'original) – traduction : « le moteur diesel et les sous-marins.

81 Fisher à Winston Churchill, 5 mars 1912, *FGDN*, t. II, p. 435-440.

82 Fisher à Julian Corbett, 22 juin 1914, MS 82/006, *Julian Corbett Papers*, Caird Library, National Maritime Museum, Greenwich, Boîte 12.

Fisher redevint Premier Lord de la mer en octobre 1914. Il demeura en poste jusqu'en mars 1915, démissionnant après la « débâcle » des Dardanelles. Cela signifie malheureusement que Fisher n'occupa aucune fonction officielle en matière navale durant la majeure partie de la guerre⁸³. Tout au long de celle-ci, il eut une préoccupation première : la sécurité de la mer du Nord, qu'il considérait comme le principal centre stratégique de la guerre navale. À cause de cela, une part considérable de ses commentaires sur la conduite de la guerre avait pour objet les événements en Méditerranée, tout simplement parce que Fisher demandait avec insistance le retour dans la mer du Nord des bâtiments stationnés, à tort selon lui, en Méditerranée. Pour Fisher la raison de ce déploiement erratique était que la Marine française n'était bonne à rien et n'était pas à la hauteur de la tâche qu'on attendait d'elle. Il était également convaincu que toute la stratégie d'ensemble de la guerre était mauvaise et était menée par le gouvernement et l'Amirauté britanniques pour le bénéfice et dans l'intérêt de la France.

Ostensiblement, lorsqu'éclata la guerre, les Alliés disposèrent leurs forces navales selon la convention navale franco-anglaise qui avait été passée le 6 août 1914. En résumé, la France commandait en Méditerranée, la *Royal Navy* partout ailleurs. Cela aurait convenu aux Britanniques, particulièrement à Fisher, mais la guerre sur mer en Méditerranée n'évolua pas comme les deux puissances s'y attendaient. La Marine française, dont les *dreadnoughts* dominaient la mer, se vit refuser son moment de gloire, faute de la sortie attendue de la Marine austro-hongroise. En outre, l'orientation générale de la guerre glissa de la grande bataille attendue à une guerre anti-sous-marins. La Marine française était peu préparée à ce type de guerre et par conséquent la *Royal Navy* assumait encore plus d'obligations. Comme l'a établi Paul G. Halpern, « le commandement français théorique en Méditerranée devint encore plus théorique⁸⁴ ». Dès le début de la guerre, la collaboration entre les deux Marines fut difficile ; la faute en revenait largement à Fisher et à l'Amirauté britannique en raison de leur refus de développer une stratégie de coopération avant la guerre. Les choses se compliquèrent encore lorsque les Italiens rejoignirent les Alliés mais le problème fondamental pour les Britanniques était qu'ils réalisaient qu'ils avaient beaucoup trop d'intérêts dans la zone méditerranéenne et ne s'en remettaient pas à leurs alliés, et c'était dû pour une large part à leur peu de considération pour la Marine française. L'amiral Sir A. H. Limpus prodigua son opinion sur

83 Il demeura cependant membre de l'important *War Council*.

84 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis MD, US Naval Institute Press, 1994, p. 384.

les Français en Méditerranée à son collègue l'amiral de la Flotte Sir Henry B. Jackson en ces termes :

Tout galants, spirituels et charmants qu'ils sont, nos alliés français ont 25 ans de retard sur nous dans le travail dur, concret, obstiné de patrouille maritime. Ils ne pourront jamais apprendre à le faire en un an. Nous devons en conséquence mener ces affaires [...] nous-mêmes, tout en ménageant à chaque instant leur susceptibilité [...] Mais, tout en le faisant, il est très important de leur dire des choses suaves, agréables, de préserver leur bonne humeur envers eux-mêmes et envers nous, en fait de jouer le jeu extrêmement difficile de fournir un travail efficace et loyal en toute amitié apparente pour ces gens qui n'ont pas encore développé la capacité de le faire eux-mêmes⁸⁵.

138

Au moins, il avait une meilleure opinion des Français que des Italiens, mais cette attitude paternaliste était très courante parmi les officiers de la Marine britannique, Fisher compris. En décembre 1914, déjà préoccupé par les larges sollicitations faites à la *Royal Navy*, Fisher disait avec rage à Jellicoe⁸⁶ :

Nous ne pouvons pas transporter de nuit nos renforts en France sans les destroyers de la Méditerranée. Tous les autres ont été usés jusqu'à la corde ! Et [sont] absolument inutilisables par mauvais temps ! Et les Français sont plus que veules [« *effete* »] face à chaque sollicitation navale – inutiles de toute façon et rien moins que dignes de confiance⁸⁷.

L'usage du mot « *effete* » par Fisher mérite d'être souligné. Il a deux significations possibles : la première est : « n'est plus capable d'action effective ». Si c'est là ce qu'il voulait dire c'est déjà une opinion infamante sur un allié, mais son autre signification est pire : « faible ou efféminé ». Cette seconde définition est, dans les standards de l'époque de Fisher, une terrible insulte, surtout quand on considère la réputation française d'élan et de panache. Il a bien sûr pu utiliser le mot pour ses deux significations.

Fisher se plaignait constamment que parce que les Français ne valaient rien, un nombre toujours croissant de navires étaient retirés de la mer du Nord pour être déployés ailleurs. La situation fut aggravée par l'opération des Dardanelles, conduite par des bâtiments des deux Marines, une opération à laquelle Fisher s'opposa vigoureusement⁸⁸. Il ne croyait pas que des bâtiments de guerre emporteraient seuls le détroit. Dès le début, Fisher se plaignit qu'on

85 Cité dans *DTSF*, t. II, p. 338 (en italiques dans l'original).

86 L'amiral Sir John Jellicoe, commandant en chef de la *Grand Fleet*.

87 Fisher à l'amiral Sir John Jellicoe, 17 décembre 1914, *FGDN*, t. III, p. 94-95 (en italiques dans l'original).

88 Fisher à Jellicoe, 19 janvier 1915, *FGDN*, t. III, p. 133.

mettait à contribution trop de destroyers britanniques et de sous-marins. Son argumentation est intéressante. Il écrivit à Churchill de « faire pression pour obtenir le retour de Blenheim [...] et de la flottille de destroyers des Dardanelles, en les remplaçant par des destroyers français. La force navale turque dans son ensemble est quantité des plus négligeables même avec des officiers allemands [...] d'où les destroyers et sous-marins français »⁸⁹. En d'autres termes, les Turcs étaient si faibles que cela ne valait pas la peine de gaspiller le temps et l'énergie des navires de la *Royal Navy*: les Français suffiraient. La frustration de Fisher face à l'opération des Dardanelles ne fit que croître tandis qu'on y envoyait toujours plus de navires et que l'on bâtissait des projets d'opérations amphibies lents et inefficaces. Il demanda inlassablement le retour des bâtiments. L'épisode des Dardanelles dans son ensemble était, d'après lui, préjudiciable à tout l'objectif stratégique de la guerre navale⁹⁰. Il laissa éclater sa colère dans une lettre à Churchill du 20 mars 1915 :

Je compte 28 destroyers et torpilleurs dans les Dardanelles, et compte tenu de l'entrée très étroite des Dardanelles et de la zone d'opérations restreinte, c'est une proportion infiniment plus importante que ce que nous avons ici ; mais nous devrions quand même faire pression sur les Français pour qu'ils envoient plus de destroyers et plus de croiseurs légers, il est ridicule que les Français fassent si peu ! Et à quoi bon leur maintien d'une force sur la côte syrienne⁹¹ ?

Fisher savait exactement pourquoi les Français maintenaient des navires sur la côte syrienne : la France manifestait de longue date de l'intérêt pour la Syrie et se méfiait beaucoup des intentions britanniques dans la région. Il était également conscient que le *War Council* avait, le 10 mars, accepté que la Russie reçoive Constantinople et un territoire substantiel autour du détroit des Dardanelles et de la mer Égée. Pour Fisher, c'était une preuve de plus de ce que les vies, les navires et la richesse britanniques étaient dilapidés au profit des ambitions de la France et de la Russie. Selon Fisher, « tout ça, ce sont les affaires du *Foreign Office* et des pressions de la Russie et de la France. Nous nous laissons complaisamment duper⁹² ».

Fisher quitta ses fonctions de Premier Lord de la Mer en mars 1915 tout en demeurant au *War Council*⁹³. Il voyait l'est de la Méditerranée comme un aimant à expéditions militaires farfelues. Ses commentaires suivants sur la

89 Fisher à Churchill, 21 janvier 1915, *ibid.*, p. 140.

90 Fisher à Churchill, 28 mars 1915, *FGDN*, t. III, p. 175-176 ; Fisher à Churchill, 31 mars 1915, p. 175-176 et Fisher à Churchill, 11 mai 1915, p. 177-179.

91 Fisher à Churchill, 20 mars 1915, *ibid.*, p. 167.

92 Fisher à Jellicoe, 27 février 1915, *ibid.*, p. 160-161.

93 Le Conseil de Guerre a pour but de coordonner la politique et la stratégie britanniques.

guerre navale se trouvent concerner les débarquements à Salonique. À nouveau, il était préoccupé par ce qu'il considérait comme une intervention inopportune et une nouvelle concession faite aux alliés :

Je vois arriver un gros désastre naval en approche rapide, dû à la totale passivité de l'Amirauté dans la conduite de la guerre navale, et à la complaisance de l'Amirauté pour toute expédition tape-à-l'œil [voyante mais pauvrement organisée] montée pour apaiser la Russie et la France, dilapidant notre puissance navale, et mettant très sérieusement en péril notre propre ravitaillement par la masse de tonnage marchand que nécessitent toutes ces expéditions. À Salonique, une énorme quantité de fret est maintenant mobilisée, et il en est de même pour toutes ces expéditions insignifiantes dans lesquelles nous ne devrions jamais avoir trempé⁹⁴.

140

Ce n'étaient pas seulement les expéditions amphibies qui énervaient Fisher, c'était aussi l'évidente incapacité des Français à faire leur part, et les Italiens la leur : après tout, à quoi bon les ententes, alliances et conventions si l'on n'en tirait aucun bénéfice ? Dans une note au *War Council*, il réclama : « Il est [...] vital que sans perdre une minute la flotte britannique et tous ses vaisseaux auxiliaires soient rapatriés de Méditerranée et que cette mer soit laissée à la charge des flottes française et italienne, dont la force est immensément supérieure à celle de la flotte autrichienne⁹⁵ ». Fisher, apparemment, ne comprenait ou n'acceptait pas la réalité politico-navale en Méditerranée. Les flottes française et italienne, bien qu'individuellement supérieures à l'austro-hongroise, opéraient indépendamment l'une de l'autre. Premièrement, elles n'avaient pas la compétence pour travailler ensemble ; deuxièmement, elles étaient des rivales acharnées. Toutes deux regardaient avec envie la flotte austro-hongroise et toutes deux voulaient la gloire de la détruire ; il y avait plus de compétition que de coopération. L'exaspération de Fisher face à cette situation déborda encore dans une autre lettre à Jellicoe en mai 1916 :

Comme je vous le disais plus tôt – quel puits sans fonds pour notre fret marchand [...] employé à ravitailler et charbonner cette vaste flotte britannique en Méditerranée, simplement parce que l'Amirauté britannique est assez veule pour laisser les Français et les Italiens nous y obliger par chantage. ILS devraient protéger le commerce allié en Méditerranée, et PAS NOUS ! Chacun d'eux à la tête d'une flotte supérieure à la chétive flotte autrichienne, et nous voilà contraints par eux (trouillards qu'ils sont) de garder 9 navires de bataille, 30 destroyers et une infinité d'autres (en tout, 407) pour faire leur satané sale boulot⁹⁶ !

94 Fisher à Jellicoe, 11 février 1916, *ibid.*, p. 304-306.

95 *FGDN*, t. III, p. 321, note 1.

96 Fisher à Jellicoe, 25 mai 1916, *ibid.*, p. 350-351.

L'échec de la flotte française (et italienne) à agir contre la flotte austro-hongroise était dû, d'après Fisher, à sa lâcheté⁹⁷. Son emportement contre l'inaction des Français ne connut jamais de répit. En juin 1918, les croiseurs cuirassés turcs *Yavuz* (ex-*Goeben*) et *Midilli* (ex-*Breslau*) firent irruption en Méditerranée orientale. Il fut laissé à deux destroyers britanniques désarmés le soin de s'en occuper. Fisher en informa Rosebury avec écœurement :

Observez la Méditerranée! Toute la puissance navale de la France et de l'Italie est concentrée en Méditerranée pour combattre la chétive flotte autrichienne. Ils ne l'ont pas combattue! Il n'y a pas que cela : en outre le *Goeben* et le *Breslau*, réputés pour leur vitesse et leur efficacité, sortent des Dardanelles [...] et deux destroyers britanniques obsolètes doivent engager le combat [...] Nous avons fait le jeu de la France et de l'Italie depuis le début de la guerre⁹⁸!

Les alliés de la Grande-Bretagne, d'après Fisher, étaient des lâches et on se servait de la Grande-Bretagne : « Nos alliés nous font les poches, sans jamais nous rembourser⁹⁹ ». Fisher ne dévia jamais de sa conviction que la Grande-Bretagne s'était trompée de guerre et que celle-ci avait été menée pour les intérêts de la France, tout comme il l'avait prédit en 1908¹⁰⁰. Après la guerre, il déclara à maintes reprises qu'elle s'était gagnée sur mer. Lorsqu'il lançait cela, il voulait dire qu'elle avait été gagnée par la *Royal Navy* – par la *Grand Fleet* – à Scapa Flow. La contribution apportée par les Alliés sur mer, quelle qu'elle soit, était peu significative¹⁰¹.

La plus grande préoccupation de Fisher tout au long de sa vie fut de préserver la suprématie de la *Royal Navy* sur laquelle reposaient la liberté et la prospérité de la Grande-Bretagne et de l'Empire britannique. C'était un homme de son temps et, par conséquent, il croyait que la providence et l'histoire avaient dicté la suprématie de la Grande-Bretagne et de la *Royal Navy*. Fisher partageait la défiance atavique de ses compatriotes envers les étrangers mais, en ce qui concerne la France, sa défiance s'appuyait sur son expérience personnelle et sur la rivalité professionnelle. Son expérience, à ses débuts, de la guerre aux côtés d'alliés, avait confirmé sa conviction que les États agissaient selon leurs

97 L'usage par Fisher du mot « *funk* » [traduit ici par « trouillards », n.d.t.] est une insulte considérable envers ses alliés. À l'époque, on utilisait couramment ce terme pour décrire la lâcheté : « *all in a funk* ».

98 Fisher au comte de Rosebury, 30 janvier 1918, *FGDN*, t. III, p. 507-508.

99 Fisher à Jellicoe, 30 mai 1916, *ibid.*, p. 351-353. Le terme « *to fleece* » [traduit ici par « faire les poches », ndt], signifie « délester une personne de ses objets de valeur », c'est-à-dire les lui voler.

100 Fisher à Churchill, 17 mai 1918, *FGDN*, *ibid.*, p. 533-535 ; également, *FGDBN*, p. 538, n. 2.

101 Fisher à Mme Frances L. Sherman, 20 août 1919, *ibid.*, p. 586-587.

propres intérêts ; mais il semble que ce qu'il avait vécu en Chine et en Égypte l'amena à une attitude particulière envers la France. Compte tenu de leur rivalité historique et contemporaine, avec l'éventualité toujours possible d'une guerre, Fisher développa un sain respect professionnel pour la Marine française, respect qui se tempérerait toujours de la conviction arrogante que la *Royal Navy* et le marin britannique étaient en tous points supérieurs aux Français. Cette défiance et ce sentiment de supériorité se manifestèrent lorsqu'il eut à travailler avec la Marine française en période de paix ou de guerre. La *Royal Navy* n'avait pas besoin d'aide : elle pouvait y arriver seule. Les Alliés se révéleraient être une source de problèmes et les intérêts britanniques seraient subordonnés à ceux des alliés, particulièrement des Français. Il n'y avait rien à organiser ou à partager avec la Marine française, même si en temps de guerre cela pouvait poser problème, parce que viendrait le temps où ils seraient à nouveau des ennemis. Selon Fisher, la conduite de la Marine française en temps de guerre ne faisait que confirmer ses convictions. Elle n'était pas capable de faire sa part, donc la *Royal Navy* devait intervenir : les Français étaient veules ou, pire, n'étaient que des lâches, alors à quoi bon ententes et alliances ? Fisher n'était pas original dans son attitude envers les alliés. Peut-être avait-il lu Napoléon I^{er} qui, alors qu'on lui demandait contre qui il aurait préféré faire la guerre répondit immédiatement « mes alliés ».

LA FLOTTE ALLEMANDE DE HAUTE MER
ET LA MARINE FRANÇAISE DE LA FIN DU XIX^e SIÈCLE
À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE¹

Pr. Michael Epkenhans

*Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr
(ZMSBw - Potsdam)*

La plupart des livres ou articles traitant de la préparation d'un conflit sur mer et de la guerre navale après le déclenchement de la Première Guerre mondiale évoquent presque exclusivement la *Grand Fleet* et la *Hochseeflotte*. Ils négligent plus ou moins toutes les autres flottes plus petites qui ont pris part à la course aux armements navals avant 1914 autant qu'à la guerre elle-même². Ce n'est guère surprenant, d'une part au regard de l'impact majeur de la compétition entre les Marines britannique et allemande sur les relations internationales avant 1914 et, d'autre part, au vu de l'importance stratégique de la guerre en mer du Nord quant à l'issue du conflit. Pour autant, est-ce à dire que la Marine allemande n'accorda pas d'intérêt à la flotte française ? Et, si elle le fit, quelle fut son évaluation du rôle de la Marine nationale française et, le cas échéant, quels plans furent préparés en vue de la combattre ?

Tout au long de la seconde moitié du XIX^e siècle, la Marine française et, à compter des années 1890, son homologue russe avaient été considérées comme les deux ennemis les plus importants de la flotte allemande. Alors que les relations entre Berlin et Londres étaient tout à fait amicales, celles entre Albion et Marianne pâtissaient de la défaite française lors de la guerre de 1870-1871. Du point de vue allemand, la *Revanche*³ semblait tout à fait probable. Bien que l'armée aurait, bien sûr, à supporter l'essentiel de la charge en cas de nouvelle confrontation avec la France, on escomptait que la Marine joue également un rôle plus important que durant le précédent conflit au cours duquel elle était restée largement passive en raison de l'écrasante supériorité de la flotte française.

1 Traduction de Jean Martinant de Préneuf.

2 La synthèse de Paul G. Halpern constitue une heureuse exception : *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994.

3 En français dans le texte (n.d.t.).

Par conséquent, depuis le début des années 1880, l'Amirauté allemande, et pas seulement l'état-major général, commença à élaborer des plans de guerre contre la France. Les planificateurs de l'armée comme ceux de la marine estimaient qu'il était probable qu'elle attaquerait l'Allemagne dans le cadre d'une alliance avec la Russie et, peut-être, avec le Danemark, qui rechercherait sans doute à prendre sa revanche après sa défaite en 1864 face à la Prusse. Du point de vue de Berlin, la Marine française représentait un adversaire formidable, en particulier si les Français étaient en mesure de réunir leurs deux flottes en cas de guerre. Sur ce point, cependant, les deux Marines étaient confrontées à un problème identique, c'est-à-dire la géographie. Tandis que la Marine française serait contrainte de dépêcher une de ses flottes de la Méditerranée vers la Manche face à la mer du Nord, la Marine impériale aurait à y envoyer la flotte de la Baltique au prix d'un périlleux transit d'une journée autour du Danemark, du moins aussi longtemps qu'un canal entre la Baltique et la mer du Nord n'aurait pas été percé.

Cependant, cela prit au moins une décennie après la fin de la guerre franco-prussienne avant que la Marine allemande commence à planifier des opérations contre ses voisins. Il est tout à fait étonnant de constater que tant l'état-major général que l'Amirauté ne préparèrent pas de plan, même d'urgence, contre la France, mais aussi contre la Russie qui, à cette époque, était encore une alliée de l'Allemagne. Si une guerre contre la Russie venait à éclater, à laquelle participerait obligatoirement la Marine russe, la flotte allemande essaierait toujours de rechercher la bataille, en dépit des risques que cela impliquerait. La planification des opérations à mener contre la France dut évoluer à de nombreuses reprises au cours des années suivantes. Dans ses premiers plans de guerre, l'Amirauté avait arrêté une posture strictement défensive en mer du Nord. Si, comme lors des conflits précédents, les bâtiments français établissaient un blocus rapproché de la côte allemande de la mer du Nord, la Marine impériale essaierait de le rompre par des sorties offensives. Au cours des années suivantes, l'Amirauté imagina même une offensive majeure par des actions navales contre la côte du nord de la France, incluant des attaques surprises contre la base de Cherbourg lancées immédiatement après le déclenchement de la guerre. Ce faisant, elle espérait infliger de lourdes pertes à son ennemi avant qu'il ne soit devenu trop fort avec l'arrivée en Manche de la flotte de Méditerranée⁴.

4 Pour plus de détails, voir Ivo N. Lambi, *The Navy and German Power Politics, 1862-1914*, London, Harper & Collins, 1984, p. 14-23. Cet ouvrage reste encore la meilleure description de la planification opérationnelle allemande pendant ces années.

La question de l'attitude à adopter envers la Marine française devint beaucoup plus importante et épineuse avec la conclusion de l'alliance bilatérale franco-russe de 1892-1894. Bien que Berlin ait espéré que Saint-Petersbourg pourrait rester neutre en cas de guerre franco-allemande, cette éventualité avait maintenant disparu. Par conséquent, tous les plans de guerre devaient prendre en compte, beaucoup plus sérieusement que jamais auparavant, une confrontation avec les deux Marines. En 1899, au terme d'une décennie caractérisée, selon l'expression pertinente d'Ivo N. Lambi, par une « planification navale incompétente », l'état-major de l'Amirauté, une nouvelle structure créée après une profonde réorganisation de la marine allemande, se préoccupa de nouveau de la question des opérations à mener dans le cas d'une guerre contre la France. Dans la ligne des plans précédents, il fut envisagé des bombardements contre les ports français de Dunkerque, Boulogne-sur-Mer et Calais au moment même du déclenchement de la guerre quand la flotte allemande jouirait encore d'une supériorité de 17 000 tonnes sur l'escadre française de la mer du Nord. Des frappes plus loin à l'ouest étaient cependant exclues en raison du manque de croiseurs. Cependant, tout succès serait très difficile à obtenir si la flotte française de Méditerranée entraînait en scène⁵.

Ce plan, tout comme ceux qui le suivirent, dépendait d'une condition préalable : la neutralité bienveillante des Pays-Bas, de la Belgique et, bien sûr, de la Grande-Bretagne. Pour des raisons logistiques, aucune attaque contre les ports français n'avait de sens si la flotte attaquante ne pouvait pas se ravitailler et débarquer ses blessés après les combats. Cependant, à cause de la question épineuse de la neutralité belge et de la sensibilité britannique quant à son respect, une frappe contre la France devait être préparée avec le plus grand soin. Bien sûr, l'ouverture du canal de Kiel, la détérioration des relations franco-britanniques dans la seconde moitié des années 1890 et l'envoi de nombreux bâtiments de la flotte russe de la Baltique en Extrême-Orient avaient amélioré la situation jusqu'à un certain point. Quoi qu'il en soit, la supériorité française sur la Marine allemande n'en restait pas moins importante. Un des dilemmes dans l'élaboration des plans de la guerre navale résidait cependant dans la nécessité de renforcer l'Italie, qui était l'alliée de l'Allemagne en Méditerranée. Dans le cas d'une guerre terrestre contre la France, l'appui italien sur le front occidental semblait nécessaire pour détourner des troupes françaises du théâtre principal. Afin d'atteindre cet objectif, la Marine allemande devait détourner l'attention de sa rivale française en attaquant la côte septentrionale du pays, quel que puisse en être le coût, ce qui permettrait d'aider l'Italie. Rome fit cependant rapidement savoir qu'elle n'avait pas l'intention de respecter ses engagements précédents.

5 *Ibid.*, p. 193-194.

À compter de 1901, la Marine allemande n'escompta plus l'appui italien en cas de conflit contre la France. Par la suite, les dilemmes soulevés par ce qui aurait pu ressembler à un plan d'opération réussi contre la France demeurèrent irrésolus. C'est ainsi qu'en 1903 le chef de l'état-major de la Marine déclara que

la destruction espérée de l'ennemi par une flotte supérieure ou égale, obtenue au moyen de la destruction de son corps de bataille et de celle de ses forces navales restantes, du bombardement, de la destruction et de la capture de ses ports, de l'interruption de son commerce et de la capture de ses colonies est exclue pour la marine allemande, que ce soit en cas de guerre contre la France seule ou dans celui d'un conflit entre la Triple alliance et l'alliance franco-russe, au regard de sa propre force et de celle de ses ennemis⁶.

146

Quoi qu'il en soit, la Marine allemande continuait de planifier des actions offensives contre la Marine française, au moins tant que la France combattrait seule. Afin d'assurer le succès, pour la première fois, elle ne voulait plus seulement attaquer dans les eaux septentrionales, mais aussi dépêcher une force de première importance en Méditerranée pour y rencontrer et battre les forces françaises qui y étaient déployées. L'idée semblait réalisable parce que, comme l'expliquait un officier, « le moral et la valeur opérationnelle de l'Escadre du Nord sont faibles et le seront encore davantage quand les Allemands l'auront engagée avec vigueur⁷ ». Cependant, cette option impliquait l'occupation de l'île d'Ouessant en tant que poste d'observation avancé devant Brest, la destruction des sous-marins basés à Cherbourg par un coup de force mené avant ou au moment de la déclaration de guerre, le blocage du port de Brest en y faisant couler un bateau à son entrée et la réalisation de préparatifs très précis en vue du passage de la flotte à travers la Manche.

La situation changea bientôt en raison d'un côté de la parité entre les flottes française et allemande et, de l'autre, de la prépondérance des tensions germano-britanniques avec ses profondes répercussions sur la planification opérationnelle. « En l'état de nos moyens actuels, à savoir avec ceux disponibles dans le cadre de la prochaine année budgétaire, nous n'avons pas à craindre plus longtemps une bataille avec la réunion des forces françaises du Nord et de la Méditerranée dans le cas où nous ne réussirions pas à défaire l'Escadre de la Méditerranée avant son entrée dans Brest⁸ ». Cette situation représentait en effet un formidable pas en avant pour la Marine allemande, bien que ce ne fut pas la conséquence d'un effort de construction contre la France, mais contre la Grande-Bretagne.

6 *Ibid.*, p. 203.

7 *Ibid.*, p. 204.

8 *Ibid.*, p. 205.

Cependant, atteindre la parité en termes de puissance était une chose, amener la flotte française à livrer bataille en était une autre. Les manœuvres montrèrent que ce serait de plus en plus difficile, parce que plus la Marine allemande était forte, moins la flotte française serait encline à combattre. Or, harceler la côte française jusqu'à Cherbourg comportait cependant le risque d'être attaqué par les croiseurs français qui étaient supérieurs en nombre.

Quoi qu'il en soit, à la fin de 1904 l'état-major de l'Amirauté mit en avant un autre plan d'opération offensif. De façon incroyable, bien qu'il prenne en compte la défaite de la Marine impériale russe en Extrême-Orient, il ne disait rien des conséquences des tensions croissantes entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sur une guerre navale contre la France. Au lieu de cela, l'état-major insistait toujours en faveur d'une offensive initiale, non seulement pour des motifs militaires mais aussi pour des impératifs politiques. Le succès semblait cependant certain, parce que la Marine française était de plus en plus considérée comme un ennemi faible. Cette faiblesse était due autant à l'absence de grandes manœuvres d'envergure depuis 1902 qu'à la mauvaise discipline des équipages français provoquée par la propagation du socialisme en leur sein. Cette dernière analyse était en effet digne d'être remarquée. Les hypothèses sous-tendant les plans de guerre allemands contre la France ne l'étaient pas moins. Elles ne tenaient pas compte des changements de la situation diplomatique, puisque l'on espérait même acheter du charbon à la Grande-Bretagne pendant une guerre contre la France en dépit de la conclusion de l'Entente cordiale au début de 1904. Elles reposaient sur un manque de coordination avec la planification de l'État-major général qui était justement en train de promouvoir le fameux plan Schlieffen avec toutes ses implications. L'ensemble jette un éclairage intéressant sur les perceptions des officiers de l'État-major général de la Marine impériale et l'indéniable chaos de la planification militaire allemande dans son ensemble.

La détérioration dramatique des relations entre Londres et Berlin à la fin de 1904 et au début de 1905 changea cependant complètement cette situation, au moins pour ce qui concerne la Marine. Jusqu'ici, le commandement avait espéré développer la flotte sans se faire remarquer. Désormais, il devait prendre en compte jusqu'à l'éventualité d'un nouveau Copenhague, comme lorsque l'amiral Nelson avait détruit au port la flotte danoise en 1801. Déjà, en 1897, Tirpitz avait prétendu que la Grande-Bretagne représentait l'ennemi le plus dangereux pour l'Allemagne et non l'alliance franco-russe. Alors que les plans de guerre avaient toujours pour objet d'une façon ou d'une autre une guerre contre la France, cette hypothèse revêtait désormais une importance toute relative : la Marine française jouerait seulement un rôle d'appoint si la *Royal Navy* attaquait l'Allemagne. Donc, les plans allemands précédents consistant à attaquer les côtes françaises n'avaient plus aucun sens. En 1909, l'état-major de la Marine

cessa officiellement de préparer des plans de guerre contre la seule France. La question se posa de nouveau à la mi-1911, avant la crise d'Agadir. L'hypothèse selon laquelle, même dans le cas d'une guerre opposant la France à l'Allemagne, « l'Angleterre saisirait probablement cette opportunité favorable de peut-être défaire la flotte allemande hors de la mer du Nord par une attaque surprise⁹ » ne laissait aucun doute sur l'obsolescence des plans conçus contre Paris. De plus, en raison des changements fondamentaux intervenus en Europe, l'état-major était convaincu que la France elle-même n'aurait pas intérêt à engager ses forces navales contre l'Allemagne. Au lieu de cela, elle se concentrerait sur la protection du transport des troupes depuis l'Afrique du Nord vers la métropole afin d'être aussi fort que possible, dès que la guerre éclaterait¹⁰.

LA TRIPLE ALLIANCE ET LA GUERRE NAVALE CONTRE LA FRANCE

148

D'une façon ou d'une autre, le talon d'Achille de la Marine française était la Méditerranée. Plus l'éventualité d'une guerre européenne majeure se profilait à l'horizon, plus tant l'armée que la marine échauffaient des plans dans cette optique. La décision italienne de se rapprocher de ses alliés au sein de la Triple alliance à la fin de 1912 et au début de 1913 amena les trois Marines à entreprendre de nouveaux pourparlers quant une coopération plus étroite en Méditerranée. Tandis qu'une convention navale augmenterait la sécurité de l'Italie par rapport à la Grande-Bretagne et à la France, l'Allemagne profiterait du partenariat avec la flotte italienne pour accroître les actions contre les transports de troupes français. Signée le 23 juin 1913, soit presque exactement un an avant l'assassinat de l'héritier de l'empire austro-hongrois, cette convention semblait représenter une étape importante en direction d'une défense commune contre un ennemi autrement supérieur. Avec La Maddalena en Sardaigne comme base principale, les flottes italienne et allemande attaqueraient les points d'embarquement en Afrique du Nord et les transports de troupes français. Depuis Messine, les bâtiments de guerre italiens et autrichiens se déploieraient contre leurs homologues britanniques, essayant par conséquent de s'assurer de la suprématie navale dans une région cruciale pour l'issue de la guerre. Cependant, la déclaration de neutralité de l'Italie en août 1914 mit fin à tous les rêves d'opérations navales réussies menées à la fois contre les Marines britannique et française.

9 *Ibid.*, p. 297.

10 Bundesarchiv-Militärarchiv (désormais BM), RM 5/1655, Memorandum de l'état-major de l'Amirauté sur un « Plan d'opérations contre la France ».

Comment la flotte allemande évaluait-elle sa rivale française à la veille de la guerre ? Comme toujours, elle suivait de près le développement des autres Marines. La dernière estimation officielle des capacités navales françaises, publiée dans le *Nauticus*, ne laissait aucun doute sur le fait qu'après de nombreuses années de revirements et de confusion de la politique navale, la Marine française avait commencé à se réorganiser¹¹. Au lieu d'être une « flotte d'échantillons » perturbée par l'opposition constante entre ceux adhérant aux idées de la Jeune école et ceux qui soutenaient les idées en faveur d'une flotte mahanienne, elle semblait en passe de renaître sur tous les points. Tandis que beaucoup de lois navales précédentes avaient été mises en œuvre avec hésitation, voire pas du tout appliquées, sa gestion avait repris un cours normal en étant désormais placée sous la direction de deux ministres énergiques, le vice-amiral Augustin Boué de Lapeyrière, puis Théophile Delcassé. La loi navale de 1912 avait planifié la construction de 28 cuirassés de premier rang, 10 croiseurs d'éclairage, 52 destroyers, 10 bâtiments pour les stations outre-mer et 94 sous-marins¹². Ce qui était tout aussi important : la population française semblait désormais soutenir sa Marine. Les divisions intérieures et les difficultés financières n'avaient aucune conséquence sur l'accentuation du développement de la flotte. Au contraire, la France semblait en passe d'accélérer son programme de construction navale, bien que la Chambre des députés ait reporté l'examen d'une nouvelle loi navale.

Dans un rapport circonstancié sur la Marine française écrit à la veille de la guerre après une visite de la base de Toulon, l'attaché naval allemand en France résumait ainsi son jugement sur la Marine française : « Tant le personnel que le matériel de la marine française m'ont fait une bonne impression et je suis convaincu [...] que ce serait une erreur de la sous-estimer¹³ ». Les rapports sur les manœuvres confirmèrent cette évaluation. Par rapport à 1911, quand l'attaché naval avait écrit un rapport critique synthétisant les préjugés allemands à son encontre, des progrès avaient objectivement été faits. Il affirmait alors que :

Dans la marine allemande, le corps des officiers de marine français n'a pas bonne réputation. Partout où des navires de guerre allemands et français se rencontrent, notre impression sur les officiers français n'est pas très favorable. Surtout, ils sont relativement âgés, leur apparence extérieure et leur comportement en public très souvent incorrect [...] semblent justifier cette impression.

11 *Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, n° 16, 1914, p. 104-129. Voir aussi Ernst Reventlow, « Frankreich und das Mittelmeer. Eine marinepolitische Studie », *Marinerundschau*, n° 25, 1914, p. 122-144.

12 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, op. cit., p. 11-12.

13 BM RM 3/2824, capitaine de vaisseau (désormais CV) von Bibra, rapport du 1^{er} mai 1914.

Les cadres de la Marine française semblaient aussi manquer de courage. Parmi les officiers subalternes, les maîtres et la consommation d'opium semblaient prévaloir et entraver l'ardeur au combat de la flotte. La discipline parmi les hommes du rang semblait être un réel problème. Mais, même à l'époque, l'attaché naval avait cependant mis en garde contre toute tentation d'ignorer les efforts entrepris pour améliorer la situation en vue d'accroître la valeur au combat de la Marine française¹⁴.

LA MARINE ALLEMANDE FACE À LA MARINE FRANÇAISE À L'ÉTÉ 1914

150

Le premier plan d'opérations allemand, préparé, afin d'être soumis à l'empereur, par l'état-major de l'Amirauté le 24 juillet 1914, c'est-à-dire le lendemain du jour où l'Autriche-Hongrie avait lancé son ultimatum à la Serbie, n'envisage de façon incroyable qu'une guerre entre la Triple alliance et l'alliance franco-russe¹⁵. Bien sûr, tout dépendait de l'attitude de la Grande-Bretagne dans l'éventualité d'une telle guerre. Cependant, certaines opérations semblaient envisageables. L'état-major considérait la flotte française comme plutôt faible, aussi bien en Atlantique qu'en Manche. Par conséquent, il semblait improbable qu'elle rechercherait la bataille avec la flotte impériale. En dehors de sorties occasionnelles devant le littoral allemand de la mer du Nord, elle préférerait plutôt défendre sa propre côte et détruire le commerce allemand dans l'océan Atlantique et à l'entrée occidentale de la Manche. Pour l'Amirauté, cela impliquait de protéger la sortie orientale de la Manche contre des raiders français et de sécuriser un passage sûr en mer du Nord pour les navires marchands allemands : ceux-ci auraient à être convoyés depuis les îles Féroé, un archipel très éloigné de la base navale de Brest. Une attaque menée à la fois contre les ports et le commerce français n'était pas jugée prioritaire, car la France n'était tout simplement pas dépendante de ses ports occidentaux pour ses échanges extérieurs qui s'effectuaient pour l'essentiel à travers la Méditerranée ou pouvaient y être détournés. De plus, des croiseurs légers de la Marine impériale basés dans les Antilles et l'océan Atlantique étaient supposés protéger les navires marchands allemands contre des corsaires français au cours de leur transit aussi bien vers l'ouest que vers l'est. L'état-major de l'Amirauté recommandait aussi de mouiller des mines devant Dunkerque, Calais, Le Havre et Cherbourg : même si cette mesure, en raison des contraintes techniques, était promise à un succès limité, « l'impact moral » sur la population française

¹⁴ BM RM 5/1180, CV von Bibra, rapport du 1^{er} novembre 1911.

¹⁵ Rapport du chef d'état-major de l'Amirauté à l'empereur, 24 juillet 1914, reproduit dans *Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg*, éd. Gerhard Granier, Koblenz, Bundesarchiv, t. 1, 1999, p. 45-57.

justifiait une telle opération. À la condition expresse que l'on soit certain que la Grande-Bretagne resterait neutre, l'état-major préconisait un blocus à distance de la côte française en fermant les issues occidentales et orientales de la Manche, et en mouillant des mines devant les ports et bases navales françaises. Pour maintenir ce blocus, une occupation temporaire des ports espagnols de la baie de Biscaye semblait également justifiée. Des opérations de détachements de la Flotte de haute mer en Méditerranée afin de battre le gros de la flotte française, une guerre de course générale pour couper la France du commerce international, et l'occupation de colonies françaises étaient également discutées.

Il s'agit en fait d'un document plutôt irréaliste, d'autant plus que, lorsqu'il fut finalement présenté à l'empereur le 30 juillet, la situation avait complètement changé. À ce moment-là, il était devenu très improbable que la Grande-Bretagne resterait neutre. Tous les plans de guerre contre la France ressemblaient par conséquent à des châteaux en Espagne. Même si la Marine française avait à peine commencé à moderniser sa flotte, cela ne serait pas d'une grande aide parce que l'ennemi le plus important de la Flotte de haute mer était maintenant la *Royal Navy*. Mener des attaques contre la flotte française que ce soit en Manche ou partout ailleurs dans le monde était désormais complètement hors de propos. Cependant, du point de vue de l'Amirauté allemande, la décision italienne de rester neutre était décevante. Tous les plans conçus pour attaquer à la fois les transports de troupes français sur les côtes méditerranéennes et l'Armée navale n'avaient plus de sens maintenant. Sans l'aide des flottes italienne et autrichienne, la *Mittelmeerdivision* n'avait plus d'espoir de remporter des succès importants, si ce n'est aucun. Ayant bombardé les ports de Philippeville et Bône sur la côte algérienne, le *Goeben* et le *Breslau* reçurent l'ordre de faire route vers Constantinople. Ils y étaient supposés aider la marine ottomane à établir sa suprématie en mer Noire, ce qui était nécessaire à l'effort de guerre de la Sublime Porte contre la Russie. Une sortie vers l'océan Atlantique afin de mener une guerre au commerce fut également envisagée. Cette option fut jugée irréaliste, les graves problèmes de chaudière du *Goeben* n'étant pas le moindre des arguments en faveur de son rejet¹⁶.

Faute désormais de grandes unités de surface disponibles pour combattre la flotte française, la guerre sous-marine demeurait la seule alternative, au moins en Méditerranée. Néanmoins, cette option offrait de bonnes chances de succès, comme la suite de la guerre l'a montré. Les sous-marins portèrent au départ un rude coup au commerce et aux bâtiments de guerre alliés. Par exemple,

16 Télégramme de l'ambassadeur d'Allemagne auprès de la Sublime Porte au ministère des Affaires étrangères annoté par le chef du cabinet naval et Guillaume II en personne, 1^{er} août 1914. Reproduit dans *Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg*, éd. cit., t. 2, 2004, p. 18.

entre avril et juin 1916, les mines mouillées par des sous-marins ou leurs attaques directes ont envoyé par le fond 100 navires marchands représentant 195 225 des 393 983 tonnes coulées à cette époque par les sous-marins sur l'ensemble des théâtres d'opérations¹⁷. Les pertes infligées aux bateaux de guerre furent également importantes. Du point de vue allemand, la guerre navale en Méditerranée confirma les vieux préjugés, au moins dans une certaine mesure : le matériel français était ancien, le commandement était objectivement beaucoup plus préoccupé par ses rivalités internes au lieu du combat contre l'ennemi.

152

Dans les eaux septentrionales, la situation était quelque peu différente et plus difficile. Il est toutefois intéressant de noter que l'histoire navale allemande officielle jugea qu'au début de la guerre sur mer, la Marine française « ne compta pas du tout » lors des débats de l'Amirauté que ce soit sur la Flotte de haute mer ou sur le *Marinekorps* en Flandre¹⁸. Cette attitude devait cependant changer au cours du conflit. En 1915, la construction de bases navales en Flandre permit à la flotte de mener une guerre sous-marine en Manche avec de petits sous-marins, spécialement développés pour ces eaux peu profondes, et de petites embarcations lance-torpilles. Ce changement de stratégie y a finalement conduit à une augmentation du nombre des engagements avec les flottilles françaises, un fait qui est très souvent passé sous silence par les historiens navals. Comme le relève l'histoire navale officielle, les tentatives allemandes d'attaquer les Alliés en Manche et dans les eaux avoisinantes a en retour coïncidé avec une réorganisation des forces navales françaises à la fin de 1915. La création d'un Commandement supérieur de la Marine dans la Zone des armées du Nord, placé sous la direction de l'amiral Ronarc'h, changea la stratégie des alliés¹⁹. La conséquence en fut qu'à compter de cette date jusqu'à la fin de la guerre, les flottilles de torpilleurs allemands et français s'affrontèrent à plusieurs reprises. Les résultats furent mitigés, comme c'est habituellement le cas. Néanmoins, quoique la marine allemande se soit présentée quelquefois devant Calais et d'autres ports de la Manche afin de bombarder des positions françaises situées à proximité du rivage aussi bien que des installations portuaires, elle connut progressivement les plus grandes difficultés à atteindre son principal objectif : détruire le barrage de Douvres et, par conséquent, conserver la liberté d'accès à la Manche pour les *U-Boote*. Dans le cas contraire, ils avaient à emprunter une route beaucoup plus longue pour rejoindre l'Atlantique²⁰. Après l'entrée en guerre des États-Unis, « une nouvelle ère de la guerre navale » débuta quand les destroyers américains commencèrent à appuyer

17 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, op. cit., p. 387.

18 *Der Krieg zur See 1914-1918. Der Krieg in der Nordsee*, t. 2, Berlin, Mittler, 1922, p. 289.

19 *Ibid.*, t. 6, 1937, p. 198-199.

20 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, op. cit., p. 405-410.

les forces navales françaises et britanniques en Manche dans la lutte contre les sous-marins allemands opérant depuis leurs bases flamandes²¹.

Sur les autres mers, la Marine allemande n'avait pas de raison de craindre une rencontre avec la Marine française. Les plans pour déployer des sous-marins français en Baltique ne se matérialisèrent jamais, bien que cela aurait pu augmenter les pertes allemandes sur ce théâtre. La priorité donnée à la défense des ports de la Manche et les problèmes techniques que connurent les sous-marins eux-mêmes empêchèrent ce déploiement que les Russes avaient demandé. À aucun moment, la Marine impériale n'en sut quelque chose. Enfin, outre-mer, un vieux destroyer français, le *Mousquet*, fut victime du croiseur léger *Emden* opérant devant les côtes malaises en octobre 1914, après que Tahiti eut été brièvement bombardée²².

En raison de la géographie et de l'importance cruciale de la mer du Nord et de l'océan Atlantique pour la marine allemande, le commandement ne porta pas un grand intérêt à la flotte française. Dans une certaine mesure, ce manque d'intérêt reflète les changements de la politique allemande intervenus depuis 1871 jusqu'à la Première Guerre mondiale. De plus, la Marine nationale, bien que plutôt moderne, ne fut jamais considérée comme un exemple à suivre par les officiers de l'état-major de l'empereur. Les idées de la Jeune école de l'amiral Aube avaient certes inspiré quelques marins dans les années 1880. Cependant, la décision prise au milieu des années 1890 de construire une flotte d'inspiration mahanienne changea radicalement la donne. Cette évolution s'inscrivait tout à fait dans la ligne du modèle de développement de la *Royal Navy*, celui que la Marine allemande voulait copier. Enfin, le déclin objectif de la flotte française, aussi bien de son matériel que de son personnel, renforça de nombreux préjugés. Ils étaient seulement en passe d'être lentement dépassés en 1914. Quand le cuirassé *Liberté* explosa en 1911 lors de la crise d'Agadir, au moment même où culminaient les tensions entre Paris et Berlin, un officier de haut rang exprima les sentiments de la plupart de ses camarades quand il écrivit dans son journal : « Un autre signe de grande désorganisation en France. Et devant elle, nous nous cacherions dans un trou de souris ?²³ ». Les présupposés qui sous-tendaient cette assertion se révélèrent cependant erronés. En dépit des grandes épreuves qu'elles surmontèrent, tant la marine que l'armée allemande perdirent la guerre qui éclata seulement trois ans plus tard face à un adversaire qu'elles avaient presque constamment sous-estimé.

²¹ *Der Krieg zur See 1914-1918, op. cit.*, t. 2, p. 338.

²² Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I, op. cit.*, p. 75-76.

²³ Albert Hopman. *Das ereignisreiche Leben eines "Wilhelminers". Tagebücher, Briefe, Aufzeichnungen 1901 bis 1920*, éd. Michael Epkenhans, Munich, R. Oldenburg Verlag, 2004, p. 157.

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.

158

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'Agraives⁷, 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'Agraives, on renverra à l'article de Bernard Le Nail, « Un grand romancier populaire d'origine bretonne, Jean d'Agraives (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 sourcilieux 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 pitié 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.

LES MISSIONS MARINE EN 1917-1918

François Robichon
Professeur d'histoire de l'art contemporain
Université Charles de Gaulle, Lille

Cet article fait suite à une première étude sur les missions d'artistes aux armées durant la Grande Guerre, parue en 2000¹. De nombreuses incertitudes demeurent, liées au manque d'archives ou à la difficulté d'accès à des fonds qui pourraient préciser les détails de ces missions. Mais le cadre général était déjà globalement fixé. La présente étude apporte des précisions sur les missions en armée navale et ouvre des pistes pour de futures recherches et la constitution d'un catalogue d'œuvres.

L'autre jour, M. Dalimier², visitant le salon des « Peintres de la mer³ » eut une idée de tous points excellente. « Nous avons envoyé, dit-il, des peintres aux armées, et l'on peut voir au Luxembourg les ouvrages qu'ils ont rapportés du front. Pourquoi ne pas donner à d'autres artistes – et parfois aux mêmes – mission de se rendre dans les grands ports de France, pour y étudier la vie maritime en temps de guerre, l'aspect pittoresque de Marseille, par exemple, ou du Havre, des débarquements, des uniformes de toutes couleurs qui s'y coudoient, et l'agitation des docks, la silhouette des hydravions et des vaisseaux? » Et nous lui répondîmes : « Cher Ministre, Luce et Peské, et Vallotton et Signac, Asselin et Jacques Blot, et André Verdilhan, que vous voyez ici, sont naturellement indiqués pour un tel rôle. » Si, comme il y a lieu de l'espérer, notre sous-secrétaire

- 1 François Robichon, « Les missions d'artistes aux armées en 1917 », *Cahiers d'études et de recherches du musée de l'Armée*, n° 1, 2000, p. 55-79.
- 2 Albert Dalimier (1875-1936), avocat de formation, député républicain radical en 1906, avait été nommé sous-secrétaire d'État aux Beaux-Arts le 14 juin 1914. Il occupa cette fonction jusqu'au 16 novembre 1917.
- 3 L'exposition des « Peintres de la Mer » ouvre le 16 avril 1917 dans les locaux de la Ligue navale française, 4 avenue de l'Opéra. Le vernissage a lieu le 21 avril 1917, avec affiche d'André Verdilhan. *Le Gaulois*, 18 avril 1917 : la Ligue navale vient en aide aux marins mobilisés. L'exposition réunit des toiles de maîtres (Delacroix, Courbet, Carpeaux, Manet, Toulouse-Lautrec, Jongkind, Boudin, Whistler) et de contemporains (René Ménard, Charles Cottet, Jacques-Émile Blanche, Maurice Denis, A. Lepère, Monet, Renoir). L'auteur regrette l'absence des meilleurs peintres de marine.

d'État des Beaux-Arts donne suite à cette idée, des équipes de peintres de la mer partiront bientôt pour les ports⁴.

L'appel est entendu, et M. Dalimier prend un accord avec le ministre de la Marine, l'amiral Lacaze, le 30 avril 1917. Les missions aux armées d'artistes, créées par arrêté du 8 novembre 1916⁵ sont élargies à l'armée navale, comme l'atteste cette lettre du ministre de la Marine à M. le vice-amiral, commandant en chef l'armée navale, du 15 mai 1917 : « Un règlement pris, d'accord avec moi, avec M. le sous-secrétaire d'État des Beaux-Arts, institue des missions d'artistes en Armée navale dans des conditions analogues à celles qui règlent les missions d'artistes aux Armées⁶ » (signé L. Lacaze).

LES MISSIONS EN ARMÉE NAVALE

178

L'inventaire des artistes missionnés en Marine débute en juin 1917 et se poursuit jusqu'en décembre 1917⁷. Sont cités, sous réserve de confirmation par les dossiers individuels des artistes : Adler (Jules), Arnoux (Guy), Asselin (Maurice), Cayon (Henri Félix), Dauphin (Louis), Dumoulin (Louis), Félix (Léon), Fouqueray (Charles), Gillot (Louis), Herzig (Édouard), Jeanès (Jean Ernest), Julien (Jean), Lauth (Frédéric), Lhote (André), Marchand (Jean), Martin (Henri), Olivier (Ferdinand), Pinard (René), Souillet (Georges François), Taboureau (Georges) dit Sandy-Hook, Verdilhan (André).

Cette liste reste malgré tout provisoire, les sources archivistiques étant incertaines et lacunaires. Mais l'essentiel n'est pas là : les missions organisées au début de la guerre par le musée de l'Armée, qui bénéficiait de facilités auprès du Grand Quartier Général pour ses artistes, ne concernent pas l'armée navale, si l'on excepte les fusiliers marins peints par Fouqueray en Belgique.

Ainsi, pour la 5^e mission, de juin 1917, la commission de sélection des artistes, présidée par Léonce Bénédite, conservateur du musée du Luxembourg, sélectionne, dans les mêmes conditions, les premiers peintres pour les missions en armée navale. Les artistes doivent être en principe dégagés de toute obligation militaire, répondre à un but déterminé, et en assurer les charges⁸. Le choix des candidats répond à des objectifs précis, définis dans une note du 1^{er} février 1917 :

4 *Le Carnet de la semaine*, 6 mai 1917.

5 *Journal officiel* du 24 novembre 1916.

6 Archives nationales (désormais AN), F21/3970/1, Missions artistiques aux armées.

7 Des dossiers d'artistes signalent des missions jusqu'en mai 1918.

8 Arrêté du 8 novembre 1916 (*JO*, 24 novembre 1916) : « Art. 2. Peuvent être chargés de missions, les artistes qui sont libérés de toute obligation militaire ; le peuvent également, mais sous réserve du consentement de l'autorité militaire, les réformés temporaires, les hommes du service auxiliaire ou de la réserve de l'armée territoriale. — Art. 5. Les missions artistiques

Quel est le but de cette mesure ? Permettre à des peintres contemporains de se documenter pour traduire, par la peinture, par l'illustration des journaux et des livres, des épisodes de la guerre actuelle. Aider par ce fait les futures histoires de la guerre. Pour cela, il faudrait ne confier ces mandats qu'à des professionnels avérés, ayant fait leurs preuves. Autant que possible des spécialistes. Faire en sorte que ces derniers, fort peu nombreux, ne soient pas privés de ce permis indispensable alors que des artistes bien moins qualifiés en sont nantis, cas qui vient de se produire⁹.

Ainsi les quatre premiers sélectionnés pour les missions de juin 1917 – Maurice Asselin, Louis Dumoulin, Léon Félix et Henri Martin – sont des artistes confirmés : Dumoulin, nommé peintre de la Marine en 1891, est affecté aux ports du nord – Le Havre, Dieppe, Calais, Dunkerque – ; Henri Martin, décorateur impressionniste, se rend à Marseille et Toulon ; Maurice Asselin, paysagiste fauve amoureux de la Bretagne part pour Rouen ; Léon Félix, nommé peintre de la Marine en 1910, est le seul embarqué pour Corfou. Même éclectisme le mois suivant avec Charles Fouqueray, Frédéric Lauth (1865-1922), Jean Marchand (1883-1940), Georges Souillet (1861-1947) et Georges Taboureau, dit Sandy-Hook. Paul Signac, pressenti, n'est finalement pas parti.

Si Fouqueray – depuis 1908 – et Sandy-Hook – depuis le 21 mars 1917 – sont des peintres de la Marine, Lauth est un portraitiste réputé à Paris, Jean Marchand, un cubiste tempéré, et Souillet un paysagiste post-impressionniste. La commission fait même un choix audacieux en la personne d'André Lhote, un des défenseurs et théoriciens du post-cubisme, envoyé en mission en août. Ce choix est salué dans *Le Carnet de la semaine* du 17 juillet 1917 : « Quand M. Dalimier envoie peindre dans les ports de mer des artistes comme Puy, Asselin, Marchand, André Lhote, Daniel Dourouze, on ne saurait trop applaudir ». Tous ces peintres – Jean Puy et Daniel Dourouze ne figurent pas dans les inventaires – sont des tenants d'une tradition moderne et en aucun cas des peintres militaires ou peintres de marine.

aux armées ont un but déterminé et limité, et les artistes à qui elles sont confiées reçoivent, avant leur départ, des instructions précises et formelles sur le travail qui leur est demandé et la région ou zone de front où ils sont envoyés. — Art. 7. Les missions peuvent avoir une durée d'un mois au maximum. Elles sont renouvelables. Elles sont gratuites, et toutes les charges de séjour, d'entretien et de nourriture sont supportées par les intéressés. — Art. 12. Dès leur retour de mission, et avant d'en faire tout autre emploi, les artistes doivent présenter tous leurs travaux au sous-secrétariat d'État des Beaux-Arts, qui se réserve le droit de choisir et d'acquérir, pour un prix à déterminer par l'administration, telles des œuvres qui lui seront soumises. Les artistes devront, en outre, déposer à titre gracieux, au musée de l'Armée, un au moins de leurs croquis ou études ».

9 AN, F/21/3969.

Léon Félix est un cas particulier, car il est envoyé en mission embarquée à destination de l'armée navale d'Orient où il séjourne de juillet à novembre 1917¹⁰ :

L'été dernier, une mission des Beaux-Arts et de la Marine, la première du genre, conduisit le peintre Léon Félix dans les ports de la Méditerranée orientale où il passa plusieurs mois au milieu de nos marins. Sur les instances de quelques-uns d'eux, l'artiste entretint l'amiral de la création à Paris d'un Musée de la guerre et obtint de lui qu'il laissât faire, pour ce musée, le dessin reproduit aujourd'hui par *l'Illustration*.

Après avoir publié dans le numéro de *l'Illustration* du 19 janvier 1918 le portrait de l'amiral Gauchet, réalisé à Corfou durant l'été 1917, il publie dans celui du 11 mai 1918 deux peintures : *Dragage de mines sous-marines, observé de la nacelle d'un dirigeable* et *Arrivée des rescapés du « Golo II » sur un bâtiment en rade de Corfou*, croiseur auxiliaire torpillé le 22 août 1917 en mer Ionienne. L'artiste se trouvait à bord du navire de l'escadre.

180

Les achats de l'État aux expositions des peintres envoyés en mission aux armées, qui se tiennent au retour des missions d'avril 1917 à janvier 1918 au musée du Luxembourg, ne sont pas nombreux en ce qui concerne l'armée navale¹¹. On en dénombre six : Ferdinand Olivier¹² (4 juillet 1917, *Canonnières avec pavillon arrière / Canonnière*), Charles Fouqueray¹³ (4 juillet 1917, *Sur l'Yser, sud de Nieuport / La drague*), Llano-Florès¹⁴ (16 octobre 1917, *Navires hôpitaux / Carénage du sous-marin Cigogne*). Si les deux premiers sont des habitués des salons parisiens et régulièrement achetés par l'État, le dernier est une révélation :

Mais de tous ces peintres, le plus peintre, le plus coloriste et le mieux doué en fait de pittoresque est incontestablement Llano-Florès. Envoyé par le ministère de la Marine à Toulon, il en est revenu avec un ensemble important de peintures, dont certaines, à vrai dire, ne sont que des études, mais qui toutes sont un régal pour notre œil. Ce jeune homme ira loin¹⁵.

Après des critiques nombreuses sur ces expositions et les choix effectués par la commission, notamment par le critique d'art du *Temps*, Thiébauld-Sisson,

10 Service historique de la Marine (désormais SHM), CC7 4^e Moderne 2314 35. Félix est de retour en France le 23 novembre 1917 ; il est nommé commissaire auxiliaire de la Marine et se trouve affecté à la création du service du camouflage jusqu'à la démobilisation.

11 La liste des achats de l'État dans les expositions, avec les arrêtés correspondants, se trouve dans AN, F/21/4079.

12 AN, F/21/4253, achat 4 juillet 1917, affecté au Ministère de la Marine.

13 AN, F/21/4209, achat 4 juillet 1917.

14 AN, F/21/4238, achat 16 octobre 1917.

15 Thiébauld-Sisson, « Au musée du Luxembourg », *Le Temps*, 20 octobre 1917. – À propos de la cinquième exposition des peintres aux armées.

d'ailleurs membre de la commission¹⁶, il semble que les dernières missions de la fin de l'année 1917 et du début de l'année 1918 se soient faites dans la discrétion. Une sixième exposition les réunit début janvier 1918 : Thiébault-Sisson signale « certaines vues de port de Marseille par Jean Julien, certaines marines d'Asselin et de Verdilhan... des motifs d'embarquement des troupes à Bizerte¹⁷ », mais aucun achat par l'État. Malgré tout, des missions se poursuivent de façon informelle. Ainsi, en mars et mai 1918, Guy Arnoux, dont les activités sont résumées dans son dossier personnel :

- Mars 1918. Se rend à Saint-Nazaire et Nantes pour « seconder au mieux son désir de rapporter des souvenirs d'art qui seront en même temps des documents donnant la physionomie de la guerre maritime actuelle ».

- Mai 1918, chargé de mission à Rochefort et à La Rochelle : circuler dans les ports et rades, auprès des commandants des Centres de Patrouilles avec faculté d'embarquer à bord des bâtiments de patrouilles et auprès des commandants des Centres de l'aéronautique maritime (mais avec interdiction de voler)¹⁸.

181

LA XI^e EXPOSITION DE LA LIGUE MARITIME FRANÇAISE, « LA MER ET LA GUERRE »

Une seule exposition a fait le bilan de ces opérations et donné un aperçu général de la peinture de guerre navale, la XI^e Exposition de la Ligue Maritime Française au Pavillon de Marsan du 15 novembre au 29 décembre 1918. Le comité d'organisation était présidé par Léon Couturier, peintre officiel du département de la Marine.

16 « Depuis bientôt un an que l'institution des peintres aux armées a commencé de fonctionner, aucune des expositions qui ont suivi chaque envoi d'artistes sur le front n'a présenté un intérêt comparable à celui de la dernière, ouverte au musée du Luxembourg en ce moment. // Est-ce à dire qu'on n'y trouve pas matière à critique ? Loin de là. Plus que jamais, le spectateur est amené à regretter qu'à leur retour des armées, où leur séjour n'est en moyenne que de trois semaines, on ne laisse pas la liberté aux artistes de pousser plus loin leurs travaux et de donner à leurs impressions un accent plus définitif. Pour tirer de l'institution des peintres aux armées tous les résultats qu'elle est capable de fournir, il serait nécessaire que la durée de la mission fût étendue à deux mois au lieu d'un, et qu'après avoir recueilli leurs observations pendant un mois sur le front, les missionnaires puissent disposer d'un second mois pour transformer en tableaux leurs esquisses. J'ajoute que l'État ne perdrait rien à leur acheter moins de travaux incomplets et à leur payer un prix plus élevé pour l'œuvre unique qu'il aurait jugé à propos de retenir. En procédant comme on l'a fait jusqu'ici et en mettant en demeure les artistes d'accepter les prix de famine qu'on leur offre, on les lèse d'autant plus qu'on leur achète davantage, et on les indispose. Une réforme s'impose donc, et pour la durée de la mission, et pour le mode d'achat. Nul doute que la commission des peintres aux armées ne s'en rende compte et ne révise sur ces deux points un règlement élaboré d'une façon trop hâtive » (*ibid.*).

17 François Thiébault-Sisson, « Au musée du Luxembourg », *Le Temps*, 6 janvier 1918.

18 SHM, CC7 4^e Moderne 2313 1.

L'exposition fut inaugurée par le président de la République Raymond Poincaré, le 26 novembre, en présence du ministre de la Marine, Georges Leygues¹⁹.

C'est bien naturellement que la publication de la Ligue maritime française a fait un compte rendu exhaustif de cette manifestation. La relative discrétion des journaux du temps tient certainement à une actualité très chargée :

Ouverte le 15 novembre, fermée le 29 décembre, la XI^e Exposition de la Ligue Maritime, au Pavillon de Marsan, a été un très grand succès. M. le Président de la République, M. Leygues, ministre de la Marine, M. Lafferre, ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, M. Simon, ministre des Colonies, M. Cels, sous-secrétaire d'État aux Travaux publics, M. Bouisson, Commissaire aux Transports Maritimes, sont venus visiter l'Exposition et se sont vivement intéressés aux envois des peintres de marine, aux trophées maritimes enlevés à l'ennemi, aux modèles des navires ayant pris part à la guerre, et à la documentation réunie pour la première fois dans l'ordre d'idées qui a présidé à l'organisation de l'exposition²⁰.

182

En l'absence de catalogue, c'est le numéro spécial de la *Ligue maritime* qui donne le plus grand nombre d'informations sur l'exposition, passant en revue un grand nombre d'artistes présents²¹ :

Le Ministère de la Marine ayant envoyé en mission à l'armée navale ou aux patrouilleurs un certain nombre de peintres officiels du Département, il y avait, parmi les toiles, les aquarelles et les croquis rapportés par ces artistes, quantité de documents dont le public ne pouvait manquer d'être frappé, et qui constituaient une série de visions, différentes suivant chaque artiste, mais d'une valeur d'évocation considérable.

La grande nef fut donc consacrée à la présentation d'un choix fait par les artistes eux-mêmes de leurs toiles.

La peinture militaire avant 1914, réduite à l'illustration de grandes manœuvres ou à la reconstitution des épisodes historiques, avait, aux Salons et aux petites Expositions, à peu près complètement perdu tout caractère de vie et d'originalité. C'était de la photographie en couleurs ou de l'image chromolithographique. Les missions de peintres aux armées ont fait revivre

19 *La France maritime et coloniale*, 18 novembre 1918 : « Annonce de la onzième Exposition de la Ligue Maritime française au Pavillon de Marsan ». « M. Raymond Poincaré à l'Exposition de la Ligue Maritime », *Le Gaulois*, 27 novembre 1918. *Le Petit Parisien* du 14 novembre 1918 annonce l'ouverture de l'exposition pour le lendemain et la participation du ministère de la Marine et le sous-secrétariat d'État de la marine marchande. Le numéro du 27 novembre parle de l'inauguration de la veille.

20 *La Ligue maritime*, n° 173, 20 janvier 1919 : XI^e Exposition de la Ligue maritime.

21 Jean Le Gouin, « La Mer et la Guerre », *La Ligue maritime*, n° spécial, 25 avril 1919.

la peinture militaire en la transformant complètement, en lui permettant de remplacer son poncif et son convenu par des visions d'une vigueur et d'une âpreté considérable. Les 'batailles' à la mode de Lebrun et le 'tableau de bataille' à la mode d'Yvon, sont maintenant de la formule ancienne, et la peinture militaire a retrouvé sous un aspect nouveau son caractère de vie et d'énergie.

Il en est de même pour la peinture de marine. Celle-ci n'avait point du tout les mêmes causes de crise que la peinture militaire : le paysage maritime et la vie des marins, avec Cottet, Maufra, Granchi-Taylor, Henri Rivière, Simon, Le Goût-Gérard, Ménard, Couturier, Bourgain, Tattegrain, Auburtin et tant d'autres offraient à l'art français la plus riche et la plus intéressante moisson, à laquelle Méheut ajoutait la valeur d'un art décoratif absolument remarquable.

La guerre a donné à ces artistes un nouveau domaine ou plutôt les visions de guerre ont enrichi, élargi ce domaine, dans lequel, en particulier, l'art si extraordinaire du camouflage, transformant les silhouettes et le coloris des navires, a jeté une note passagère, mais souvent déconcertante.

Dans cette exposition figurent des peintres envoyés en mission à l'armée navale et des peintres qui ont eu accès à l'armée navale par d'autres voies, notamment les peintres officiels de la Marine. L'exposition de tableaux est ainsi résumée dans le numéro spécial de la *Ligue Maritime* :

Eugène-Louis Gillot

Panneau du fond de la grande nef. Grande toile représentant un chaland camouflé faisant route sur une mer épaisse et lourde entre deux destroyers également camouflés. Entourant cette toile, une tête de marin, des vues du port et de l'arsenal de Toulon, un départ d'hydravion, des déchargements de navires, une forge étincelante de feu, le portrait de l'amiral Lacaze.

Ferdinand Olivier

Arsenal de Venise, Rouen, Martigues, rade d'Aden, baie d'Along.

Frédéric Montenard

Tableau de la précédente exposition *À la mémoire des héros du Bouvet*, acheté par l'État placé dans le cabinet du ministre de la Marine.

Quatre tableaux : *Vieux port de Marseille*, une *Vague*, *Rentrée des chalutiers aux Sables d'Olonne*, étude de pêcheur de Marseille.

Angot

Feuillets d'albums aquarellés : bateaux camouflés, dirigeables jaunes. « Voilà de la vraie peinture de guerre saisie en passant avec un sens très juste du mouvement et de la couleur saisis au vol ».

Maurice Bourguignon

« Un spécialiste de l'hydravation sur le littoral d'Algérie qu'il nous révèle en quatorze toiles d'une couleur exceptionnellement vibrante. »

Charles Fouqueray

« À notre Exposition précédente, Charles Fouqueray avait présenté un panneau à la gloire des combattants de l'Yser, panneau d'une vigueur émouvante et d'une composition poignante que le ministère de la Marine a depuis lors placé dans son entrée officielle à la place d'honneur, en face du portrait historique et classique de Colbert.

Fusiliers-marins sur l'Yser et pages sur la navigation en convois, garde de la colonne mouvante, attaque par un sous-marin, bataille contre ce sous-marin, sauvetage des naufragés, remise de la route aux navires du convoi, etc. ».

Sandy-Hook

Combat d'un cargo contre un sous-marin.

Paul Bernard Morchain

Marine sur les fleuves et les canaux, la vie de nos canonnières fluviales en Champagne et dans le Nord.

Le Sénéchal de Kerdreoret

Morutier à quai au bassin de Saint-Malo.

Quentin-Brin

Paysage de Bretagne.

Jean-Philippe Paguenaud (dit Jean-Louis)

Destroyer filant sur une mer au ton jaune et terreux sous un ciel gris et un gros dreadnought.

De Belair

Paysage de mer avec torpilleur.

Delance

Trois vues de Bruges et de la côte belge.

Louis Dauphin

Louis Dauphin est un des peintres du Département de la Marine qui ont, durant cette guerre, le plus vécu sur mer au loin et le plus circulé de la mer du Nord à la mer Egée. Six aquarelles d'Orient, côte syrienne.

Léon Félix

Comme Dauphin, Félix a vécu aux escadres d'Orient... portrait de l'amiral Gauchet, Le Pirée, Salamine, intérieur de la batterie du *Courbet* au combat, l'attaque du *Harle* dans le détroit de Messine, intérieurs du sous-marin *Arthémise* et arrivée à bord du *Trouville* des rescapés du *Golo II*.

Pierre Gatier

42 aquarelles et gravures, étude patiente de tous les outils, de tous les engins de la guerre maritime par série : effets de camouflage, bateaux-hôpitaux, ports et quais, docks, grues, déchargements, dirigeables, ballons captifs, dragage des mines, etc.

Jean Francis Auburtin

Une baie, au rivage de laquelle chante un chœur de sirènes.

Henry Gervèse

Série de charges de marins.

Henri Félix Cayon

Cinq envois qui évoquent la guerre sur la côte occidentale d'Afrique. Barre d'Agadir, Port de Dakar, Quai à Dakar, Arrivée de Diagne, Débarquement de permissionnaires à Dakar.

Achille Granchi-Taylor

Peintre des pêcheurs bretons, Concarneau.

Maxime Maufra

Disparition de la *Provence*, torpillée et coulant par l'arrière.

Georges François Souillet

Série d'études peintes à Boulogne et à Dunkerque.

Ferdinand Gueldry

Fusiliers marins et hydravion effectuant un virage hardi au ras des rochers.

Léon Couturier

Une tête de marin, des cuirassés, un panneau de Dixmude, le crime de la *Lusitania* et des officiers de marine tenant le guet au bord de la falaise.

Léon Haffner

Dessins et illustrations du secrétaire de la Ligue Maritime.

À l'issue de l'exposition, l'État achète plusieurs œuvres. Par arrêté du 31 décembre 1918, sont acquis : Dauphin, *Corfou* (aquarelle) ; Léon Félix, *Recherche d'un champ de mines à bord d'un dirigeable* (peinture), attribué au Ministère de la Marine ; Gatier, *Aérostation maritime A. T. 4* (cadre de dessins) ; Cayon, *L'arrivée de M. Diagne à Dakar* (peinture) ; Fouqueray, *Arrivée d'un convoi en rade de Brest* (peinture) attribué au ministère de la Marine.

186

Quelques semaines plus tard s'ajoutent à la liste trois œuvres de Gillot²² attribuées elles aussi au ministère de la Marine (arrêté du 21 janvier 1919), achats mentionnés dans l'article de la *Ligue maritime* qui date du 25 avril. Deux de ces tableaux figurent à son exposition personnelle à Marseille en juillet 1918 (n° 56 : *Saint-Raphaël, sur le Slip* ; n° 59 : *Saint-Raphaël, F.B.A. au départ*) et les trois tableaux figurent à son exposition personnelle galeries Georges Petit en octobre 1920 comme appartenant au ministère de la Marine sous les titres suivants : n° 72 : *Le convoi camouflé ; en Méditerranée* | n° 125 : *Le départ. École d'aviation de la Marine ; Saint-Raphaël* | n° 146 : *Sur le sloop. École d'aviation de la Marine ; Saint-Raphaël*.

QUELQUES PEINTRES EN ARMÉE NAVALE.

Les missions de 1917 et l'exposition de la Ligue maritime font ressortir deux types d'artistes : les peintres familiers du ministère de la Marine ou déjà peintres officiels de la Marine – Léon Couturier, Louis Dauphin, Charles Fouqueray –, et des artistes intéressés par un champ de la guerre moins exploité, moins vu que les tranchées du front. Les dossiers personnels de ces peintres au Service historique de la Marine permettent de préciser leurs profils et leurs itinéraires²³.

²² AN, F/21/4213. Le tableau intitulé *En route* est une œuvre de grand format (160 x 190 cm) achetée pour 4 000 francs alors que les deux autres, de petit format (0,40 x 0,65), le sont pour 1 000 francs chacun.

²³ De nombreux dossiers conservés au Service historique de la Marine n'ont pu être consultés à cause des délais considérables imposés.

Charles Fouqueray²⁴, nommé peintre de la Marine en 1908, est un artiste confirmé. Il réalise de nombreuses œuvres exécutées au Front : sur l'Yser, à Dixmude et à Nieuport, ainsi que dans la Somme, aux fronts de mer et en armée navale, aux bases d'Orient, et dans le bassin oriental de la Méditerranée, en Syrie, en Égypte et à Constantinople. Il publie une sélection de croquis dans un album *Le Front de mer* paru en janvier 1918.

Léon Félix²⁵, nommé peintre de la Marine en 1910, est envoyé en mission en juin 1917. Il embarque pour Corfou en juillet. Au retour, le 23 novembre 1917, il est nommé commissaire auxiliaire de la Marine et se trouve affecté à la création du service du camouflage, jusqu'à sa démobilisation. En décembre 1918, l'État lui achète une œuvre, *Recherche d'un champ de mines à bord d'un dirigeable* :

J'ai eu ce matin l'agréable surprise d'être avisé que l'État m'avait acquis pour la somme de quatre cents francs une des études que j'ai rapportée d'une mission officielle en armée navale et qui était exposée au Pavillon de Marsan à la dernière exposition de la Ligue maritime sous le titre *Recherche de mines à bord d'un dirigeable*²⁶.

Louis Gillot²⁷, peintre d'histoire et peintre du Musée de l'Armée, passe deux années sur le front. Envoyé en mission en octobre 1917, il travaille à Marseille, Toulon et Saint-Raphaël où se trouve l'école de l'Aéronautique navale. Il expose sa production Galerie Lambert à Marseille du 22 au 31 juillet 1918 puis aux Galeries Georges Petit, du 26 octobre au 15 novembre 1920. La préface de Léonce Bénédite, conservateur du musée du Luxembourg, est particulièrement louangeuse : « C'est cette condensation de tout ce qui se rapporte à l'observation et au sentiment, cette synthèse des spectacles vus et vécus qui donne à cet ensemble de tableaux leur caractère d'images inoubliables ».

Le 13 mai 1921, Gillot est nommé peintre de la Marine et promu officier de la Légion d'honneur²⁸. Il est le fondateur de la Société nationale des Beaux-Arts de la Mer, constituée à Paris en novembre 1919 : « On peut dire qu'elle est née du contact qui s'est établi pendant et après la guerre entre les artistes peintres que la Marine a envoyés en mission sur tous les théâtres d'opérations, artistes tels

24 SHM, CC7 4^e Moderne 1306 22 et 2513 6.

25 SHM, CC7 4^e Moderne 2314 35.

26 AN, F/21/4207, Lettre à M. Moullé du 17 janvier 1919.

27 SHM, CC7 4^e Moderne 2314 42.

28 Au printemps de 1920, Gillot écrit au ministre de la Marine pour poser sa candidature au titre de peintre de la Marine : « Les travaux que j'ai faits pendant ma carrière d'artiste sur ce genre particulier peuvent, je l'espère, justifier cette faveur. Pendant la guerre j'ai obtenu de votre département différentes missions à la suite desquelles l'État a acquis plusieurs œuvres qui sont maintenant au Ministère de la Marine » (cité par Roland L. Higgins, « E. Louis Gillot », *L'Art et la Mer*, n° 12, décembre 1976).

que MM. Gillot, Fouqueray, Gatier, Chigot, Dauphin, Félix, Arnoux, Matisse, Pinard, etc. » (cité par Higgins)

Pierre Gatier²⁹, peintre de la Marine en 1907, est une exception. Fils et petit-fils de marins, il naquit à Toulon en 1878. Mobilisé dans l'artillerie de forteresse côtière, il saisit l'occasion au printemps 1916 de passer dans la Marine avec le grade de commissaire auxiliaire de 3^e classe. Affecté à Boulogne-sur-Mer en septembre 1916, il fait l'expérience de l'observation des bateaux par périscope de sous-marin. Il est affecté à la section de camouflage de Rochefort en janvier 1917, puis envoyé en mission en septembre 1917 en Angleterre pour s'initier aux méthodes de déstructuration visuelle mises au point. Il se retrouve à Paris dans l'atelier de camouflage situé au Jeu de Paume à Paris. Pierre Gatier est présent à la X^e Exposition de la Ligue maritime de janvier 1918 et à la XI^e Exposition de la Ligue maritime française au Pavillon de Marsan. À l'issue de l'exposition, par arrêté du 31 décembre 1918, l'État lui a acheté *Aérostation maritime A. T. 4*, cadre de dessins pour 400 f.

188

Georges Taboureau³⁰, dit Sandy-Hook, sera nommé peintre de la Marine le 21 mars 1917, quelques mois avant sa première mission. Lors du renouvellement de son titre, il fait valoir les services suivants :

1. Mission en armée navale pour le sous-secrétariat des Beaux-Arts et pour le ministère de la Marine, 20 juin 1917.
2. Mission Méditerranée (sous-marins), 23 janvier 1918.
3. Attaché à la DGGSM Section de camouflage.

Paul Morchain³¹, né à Rochefort-sur-Mer en 1876, est fils d'un chef d'escadron d'artillerie de marine et petit-fils d'un ingénieur de la marine. Il fait carrière à la Société des Artistes français où il expose chaque année des marines. Conservateur du musée de Rochefort depuis 1920, il est nommé peintre de la Marine le 13 mai 1921. À l'exposition de souvenirs maritimes de la Guerre 1914-1918 au Musée des Invalides, il propose les œuvres suivantes (lettre du 26 février 1922) :

1. *Les fusiliers marins sur l'Yser*, peinture.
 2. *En convoi. Océan atlantique*, peinture.
 3. Un dessin rehaussé, *Canonnière embossée sur le canal de la Marne au Rhin* (0,45 x 0,50).
 4. Une gravure sur bois, *Cargos camouflés dans le port de La Pallice* (0,45 x 0,50).
- René Pinard, né à Nantes, est mobilisé au 1^{er} régiment d'artillerie de 1915 à 1917. Puis il obtient une première mission en juin 1917 dans le secteur

29 SHM, CC7 4^e Moderne 2434 13.

30 SHM, CC7 4^e Moderne 2513 15.

31 SHM, CC7 4^e Moderne 2315 28.

des Vosges et une seconde en armée navale en novembre 1917. Il embarque fin 1917 sur la *Kerdonis* de la 4^e escadrille des chalutiers dragueurs de mines basée à Lorient. De ses 18 mois à la 4^e escadrille des Patrouilleurs de l'Océan, il a rapporté un ensemble d'œuvres groupées dans un album édité par Devambeze intitulé *À bord des chalutiers dragueurs de mines* (1920). Il est nommé peintre de la Marine le 13 mai 1921.

Lorsqu'il expose du 8 février au 25 mars 1926 au Cinquantenaire de la Fondation des Prix du Salon et Boursiers de voyage au Grand Palais, il demande le prêt de deux de ses dessins exposés dans la Salle des Souvenirs maritimes du Musée des Invalides : *L'homme et la mine* et *Le convoi de nuit*. Leur mode d'acquisition est inconnu.

Jean Julien, né à Marseille en 1888, est élève de l'École nationale des beaux-arts dès 1905. Exempté en 1910, il est maintenu exempté par la commission de réforme des Bouches-du-Rhône le 29 mars 1917. Chargé de mission artistique en armée navale en octobre 1917, aucune de ses œuvres n'est retenue par l'administration des beaux-arts lors de l'exposition de janvier 1918 au musée du Luxembourg. Il obtient le titre de peintre de la Marine en 1933.

UN PATRIMOINE DISPERSÉ

Face à la difficulté de présenter l'ensemble des œuvres achetées durant la guerre par manque d'espace – le musée du Luxembourg est depuis longtemps saturé, le musée d'histoire de France au château de Versailles est en sommeil depuis 1870, le musée de la Marine, toujours abrité dans le palais du Louvre, est à l'étroit et en instance de déménagement – le gouvernement se tourne tout naturellement vers le musée de l'Armée, même si sa vocation exclut a priori l'armée navale³².

Une salle dite des « Souvenirs maritimes de 1914-1918 » est inaugurée le 16 avril 1923 avec trois salles consacrées aux armées alliées³³. Ce projet, évoqué dès la fin de l'année 1920, comprenait, outre des objets divers, des dessins et

³² Par décret du 28 avril 1919, le musée naval du Louvre est rattaché au ministère de la Marine.

³³ « La galerie des Alliés au musée de l'Armée », *L'illustration*, 21 avril 1923. L'article ne mentionne pas la salle des « souvenirs maritimes ». « La galerie des Alliés au musée de l'Armée », *Le Temps*, 17 avril 1923 : « Le président de la République inaugurerait, ce matin, en l'hôtel des Invalides, la nouvelle galerie des armées alliées et la salle de la marine de guerre française, qui complètent maintenant le Musée de l'Armée, en évoquant de la façon la plus impressionnante les glorieux souvenirs de la guerre de 1914-1918. [...] Dans le fond de la galerie, une salle spéciale a été consacrée à la marine de guerre française. Elle porte le nom de l'amiral Victor Senès, qui, on le sait fut tué à l'ennemi. Elle montre, à côté de souvenirs d'officiers de marine morts pour la France, un modèle du *Danton*, bâtiment qui fut coulé, ainsi que des modèles de dragueurs de mines, d'hydravions, de mines et de torpilles. Des aquarelles et des peintures y représentent divers bâtiments qui furent coulés pendant la guerre navale ».

tableaux réalisés par des peintres de la Marine³⁴. Dans la notice descriptive des galeries de la Grande Guerre, publiée par le Musée de l'Armée en 1923, la salle dite de l'amiral Victor Senès comprend des portraits, des tableaux et des gravures. On en ignore le détail, mais on peut supposer qu'un certain nombre d'œuvres achetées par l'État et affectées au ministère de la Marine pouvaient s'y trouver. Cette salle a été supprimée lors du transfert du musée de la Marine au Palais de Chaillot en 1937 et le musée de l'Armée n'a pas conservé d'œuvres³⁵.

Un autre projet se développe, celui initié par la donation Henri Leblanc en vue de la création d'un musée de la Guerre, donation acceptée en 1917³⁶.

Les souvenirs de la Grande Guerre sont si nombreux qu'ils forment déjà deux musées : celui de l'Armée, aux Invalides, et celui de la Guerre, qu'on doit installer prochainement à Vincennes, sans compter les collections particulières et les canons épars en différents endroits de Paris et en province³⁷.

190

Les collections s'installent en 1924 au château de Vincennes, où elles occupent le Pavillon de la Reine. Le président de la République, Gaston Doumergue, vient les inaugurer en juin 1925³⁸. De nombreuses œuvres réalisées dans le cadre des missions aux armées, achetées ou non par l'État, se trouvent aujourd'hui dans les collections de la BDIC-Musée d'histoire contemporaine. Dans le premier cas, les dessins de Fouqueray et Olivier achetés le 4 juillet 1917, dans le second, de nombreuses œuvres qui ont probablement été données à l'institution, les artistes ne les ayant pas vendues. Cela semble être le cas de Léon Félix avec *l'Arrivée des rescapés du Golo II sur le Trouville*, d'André Lhote qui a visité les ports de La Rochelle et les chantiers de la Gironde, d'André Verdilhan le port de Toulon, de Jean Julien et des *Hydravions à Saint-Mandrier (Var)*, ou encore de Jean Marchand au port de La Pallice.

34 Par lettre du 25 novembre 1920, le ministre de la Marine, Adolphe Landry, annonce la constitution d'un musée des souvenirs maritimes de la guerre de 1914 : « J'ai l'intention de grouper à Paris les divers objets, trophées et souvenirs relatifs à l'action de la Marine pendant la guerre de 1914. Le musée de la Marine au Louvre ne disposant pas de la place nécessaire, j'ai consulté le Département de la Guerre, qui m'a fait savoir qu'il lui serait possible d'affecter à la Marine, à cet effet, une salle du musée de l'Armée établi aux Invalides. Il importe donc de se préoccuper de rassembler et de grouper dans ce Musée, très fréquenté par le public, tout ce qui peut rappeler les hauts faits de notre Marine pendant la dernière guerre et tout ce qui peut l'associer aux honneurs rendus par la nation à nos gloires militaires ». La lettre mentionne « tableaux et photographies, œuvres des peintres de la Marine » (SHM 129,1 BB³).

35 La conservatrice des peintures du musée de l'Armée, Mme Sylvie Le Ray-Burimi, confirme que la collection du musée est pauvre en œuvres à sujet maritime, à l'exception de ce qui est lié à l'aéronautique, et qu'elle conserve des œuvres à sujet terrestre de peintres ayant travaillé pour la Marine.

36 *Le Temps*, 21 janvier 1918.

37 Louis de Meurville, « Au Musée de l'Armée », *Le Gaulois*, 17 avril 1923.

38 *Le Temps*, 28 mai 1925.

Un inventaire des œuvres exécutées en armée navale dans les collections nationales reste à faire, d'autant que des disparitions ont déjà été signalées, comme celles des œuvres de Gillot³⁹. Il semble que cet aspect de la guerre n'ait pas suscité le même enthousiasme que les vues du front. Ainsi, pour l'exposition du cinquantenaire de la Grande Guerre en 1964, le musée de la Guerre de Vincennes ne présentait aucune œuvre de la guerre navale. Une exposition future, dans le cadre du centenaire, pourrait faire découvrir ce patrimoine⁴⁰.

39 Dans son article déjà cité, R. L. Higgins déplore en 1976 que le service des collections de l'État-major de la Marine n'ait aucune trace de ces œuvres, déposées en 1920.

40 J'adresse mes sincères remerciements à Thomas Vaisset, Caroline Fieschi, Sylvie Le Ray Burimi et Marjolaine Mourot, qui m'ont aidé dans mes recherches.

II

Varia

L'HISTOIRE MARITIME, L'HISTOIRE DE LA SCIENCE
DE LA NAVIGATION ET L'*OXFORD ENCYCLOPEDIA
OF MARITIME HISTORY*¹

John B. Hattendorf
Ernst J. King Professor
US Naval War College Newport RI

Les expressions de *Maritime History* – histoire maritime – et d'*History of nautical science* – histoire de la science de la navigation – que l'on utilise pour décrire les travaux de recherche, ne suggèrent en aucune manière des concepts opposés : elles sont plutôt une manière de reconnaître l'existence de différents angles de perspective pour un même sujet. L'histoire maritime concerne les rapports de l'espèce humaine avec les mers et les océans. C'est une étude multidimensionnelle et humaniste des activités, expériences, interactions et réactions des êtres humains en lien avec les vastes régions couvertes d'eau qui représentent plus de 70 % de la surface du globe. Un chercheur qui s'occupe des questions maritimes, peut aborder son sujet à partir d'une grande variété de positions avantageuses, qui incluent les sciences, la technologie, la cartographie, l'industrie, l'économie, le commerce, la politique, l'art, la littérature, la sociologie et les questions sociales, la religion, les affaires maritimes et sociales, les relations internationales, les études comparatives pour les questions coloniales et impériales ainsi que pour le développement des institutions et des structures d'organisation, ou pour les communications, les migrations, les relations interculturelles, les ressources naturelles, les sports et les loisirs.

1 Cet essai a été présenté comme « Conclusions » de la XIV^e Réunion internationale de l'histoire de la navigation, parrainée par l'*International Committee for the History of Nautical Science*, qui s'est tenue au Département des mathématiques de l'université de Coimbra (Portugal), les 23-25 octobre 2008. Il s'agit d'une version adaptée et augmentée de l'« Introduction » rédigée par J. B. Hattendorf comme directeur de l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Oxford, Oxford University Press, 2007, t. I, p. XVII-XX. Le Comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* remercie très vivement notre collègue et ami J. B. Hattendorf de lui avoir confié le texte de cet essai pour être publié en français, tant l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* est un monument de la recherche en histoire maritime et un ouvrage essentiel dans le cours de son développement. Traduction de Jean-Pierre Poussou.

À plusieurs égards, l'histoire maritime a été une dimension oubliée de l'histoire globale. En effet, nous nous sommes tellement habitués, pour parler de notre monde, à dire « la terre » et « l'orbite terrestre », que, parfois, nous avons complètement perdu de vue que ces mots se réfèrent seulement aux territoires émergés et donc que, par essence, ils excluent les réalités maritimes. Pourtant, dans l'histoire globale, l'histoire maritime est un thème très large, qui recoupe les frontières habituelles des disciplines académiques. À bien des égards, c'est un champ des recherches scientifiques et de l'écriture de l'histoire aussi large que nouveau, et qui se développe de manière interdisciplinaire bien que ses racines profondes se trouvent dans des connaissances scientifiques plus anciennes, se situant dans des parties très restreintes du champ des connaissances. Tel n'est pas le cas de l'étude de plusieurs thèmes au sein du vaste champ qui est celui de l'histoire maritime: c'est au contraire une activité récente. Sans doute le plus vieux domaine de l'histoire maritime à l'intérieur de la tradition de publications en langue anglaise est-il celui de l'exploration maritime qui s'est développée à partir des traductions en anglais de l'œuvre de Pierre le Martyr – *Peter Martyr*². Mais ce fut Richard Hakluyt qui eut la plus grande importance par sa compilation des premiers récits de voyage effectués à l'époque élisabéthaine. Nous lui devons *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* (1598-1600), œuvre qu'un professeur titulaire de la chaire *Regius* de l'université d'Oxford à la fin du XIX^e siècle, James Anthony Froude, a qualifié de « prose épique de la nation anglaise ». La collection réunie par Hakluyt fut suivie par d'autres, mais aussi par les récits de première main, très largement lus, de marins des derniers siècles, tels que George Anson ou James Cook. Les volumes typiques de ce genre furent largement consacrés à des récits de voyage ou aux descriptions de différentes parties du monde. De tels ouvrages furent si largement lus qu'ils furent parodiés dès le XVIII^e siècle par des écrivains, tels Jonathan Swift dans son chef-d'œuvre satirique: les *Voyages de Gulliver* (1726).

Pour en venir à un aspect différent de l'histoire maritime, le secrétaire de l'Amirauté, Josiah Burchett écrivit la première histoire générale navale parue en langue anglaise: *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea* (1720). C'est un ouvrage typique des premiers travaux consacrés aux affaires navales: il s'agit d'un dossier réuni par un professionnel dont les intérêts dans ce domaine étaient largement limités aux matières professionnelles. Ce qui est non moins typique, c'est qu'il se limite aux opérations navales et aux récits

2 Il s'agit de la forme anglicisée du nom de Pietro Martire d'Anghiera (c.1457-1526), œuvre traduite en anglais par Richard Eden sous les titres: *The Decades of the New World or West India* (1555) et *The History of travayle in the West and East Indies* (1577).

des batailles entre les marines de guerre, même s'il a eu le mérite d'utiliser des rapports officiels comme base de ses derniers chapitres. Les études des villes ports, des conditions de travail, de la construction navale, de la pêche et des activités liées au commerce maritime ne vinrent que beaucoup plus tard, tout comme celles de l'art ou de la littérature maritimes. Au début, la focale fut très largement placée sur les événements maritimes nationaux ; l'angle de vision ne s'élargit que lentement pour faire place aux réussites maritimes des autres pays. C'est seulement à la fin du XIX^e siècle que des historiens comme Sir John Knox Laughton, Alfred Thayer Mahan et Sir Julian Corbett fondèrent et développèrent une approche analytique plus large de l'histoire navale.

À partir de sa fondation, en 1846, *l'Hakluyt Society* a joué un rôle majeur dans le domaine de l'histoire de cette science en mettant à la disposition des chercheurs et lecteurs de nombreux textes de grande importance. S'appuyant sur eux, aussi bien que contribuant à leur publication, E. G. R. Taylor créa l'érudition britannique moderne dans ce domaine en rédigeant *Tudor Geography 1485-1583*³ et *Late Tudor and Early Stuart Geography 1583-1650*⁴. David W. Waters suivit en publiant un livre fondateur : *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times*⁵.

Depuis un quart de siècle, les chercheurs en histoire maritime appartenant au monde de langue anglaise sont, de manière tout à fait typique, divisés en sous-spécialités de petites dimensions. Ils vont rarement de l'une à l'autre, et ne font aucun effort ou essai pour embrasser de manière large l'ensemble du champ maritime. Bien que ce ne soit pas le cas des historiens maritimes écrivant dans d'autres pays et dans d'autres langues, ceux de langue anglaise ont tendance à se définir par leur sous-spécialité plutôt que par le champ global de l'histoire maritime ; ils se définissent eux-mêmes comme historien naval, spécialiste d'histoire économique maritime, historien des sciences maritimes, ou de la science nautique et de la navigation, historien de l'hydrographie ou de l'exploration. Dans les années 1980, des historiens du yachting ou des loisirs balnéaires, de la littérature et de l'art consacrés à la mer, du travail et de l'histoire sociale maritime ont tout juste commencé à acquérir une plus grande importance dans le domaine maritime. Au début, eux aussi sont restés isolés à l'intérieur de petits groupes qui partageaient le même intérêt pour leur propre sous-spécialité, défendant parfois farouchement l'unique caractéristique d'un domaine tout à fait particulier, même contre d'autres historiens appartenant au domaine maritime. En outre, de nombreuses sous-spécialités ont eu tendance à

3 London, Methuen, 1930.

4 London, Methuen, 1934.

5 New Haven, Yale University Press, 1958.

se définir elles-mêmes par un centrage national, les auteurs allant même souvent jusqu'à se restreindre d'eux-mêmes à des périodes particulières au sein d'une seule histoire nationale.

À la fin des années 1980 et au cours des années 1990, cette situation commença à changer radicalement. Plusieurs historiens commencèrent à avoir des vues plus larges et à nouer des liens entre les sous-spécialités, lançant ainsi de nouvelles approches, et ouvrant à la recherche de nouveaux domaines. Vers les années 1990, il était devenu clair que le lien commun servant de socle à toutes ces approches si variées était l'emploi de l'adjectif « maritime », mot qui désigne ce qui a un lien avec les navires ou les concerne, ainsi que le *shipping*, la navigation, les marins, et également tous ces gens et toutes ces activités qui bordent les mers, qui vivent des activités liées aux mers et aux océans, ou de celles qui leur sont associées.

198

Sous ce label général d'histoire maritime, chacune des sous-spécialités a un lien avec une gamme spécifique d'approches académiques. Pour les historiens de l'économie maritime, les liens fondamentaux sont avec l'histoire économique et la *business history*; ceux des historiens navals avec l'histoire diplomatique, militaire et internationale; pour ceux qui étudient la littérature et l'art maritimes, avec les champs très larges de l'histoire de l'art et de la littérature; pour l'historien des explorations maritimes, avec l'histoire de l'expansion impériale et des interactions relevant de l'histoire globale de la culture; quant aux historiens de la navigation, la liaison fondamentale est avec l'histoire des sciences et de la technologie, en portant un intérêt spécial aux histoires de la cosmographie, de l'astronomie, de la cartographie et des mathématiques. Chacune de ces connexions avec des disciplines académiques particulières et des domaines spécialisés aide à définir ces sous-spécialités particulières, mais elles sont aussi connectées entre elles parce qu'elles ont en commun l'élément maritime. C'est celui-ci qui, par ses liaisons transversales et ses relations à travers les sous-spécialités, devient une extension révélatrice et importante de larges aspects des événements nationaux et internationaux survenus à terre.

Pour proposer un exemple, en termes très larges l'étude des empires maritimes et des rivalités internationales nécessite un éclairage spécial qui relie les politiques intérieures des grandes puissances à la politique et à l'économie internationales, et inclut des comparaisons entre les méthodes et usages technologiques du domaine maritime. Une telle interprétation maritime des relations internationales est la base qui nous permet de comprendre les interactions entre les grandes puissances, durant la paix comme pendant la guerre, des temps anciens jusqu'à aujourd'hui. Même quand on le considère à son niveau le plus basique, un navire est bâti dans un endroit précis, et il est le produit de certains facteurs nationaux – politiques, économiques, sociaux, scientifiques, technologiques et

industriels – qui se reflètent dans son dessin et dans sa construction. Quand ce bateau appareille et vogue sur les mers, la recherche entre dans un monde différent. Elle doit maintenant utiliser de manière pratique les résultats des investigations faites dans le domaine des sciences nautiques et de la navigation. En même temps, le navire entre dans un contexte international plus large, de dimension globale, qui a ses circonstances propres, telles que les guerres, les relations interculturelles, les rivalités impériales, la recherche scientifique, les échanges de marchandises, la transmission des espèces et de l'information, l'extraction des ressources maritimes et sous-marines, et l'accumulation du capital produite par le commerce. En même temps encore, quand le navire quitte le réseau d'activités qu'il a créé et se prépare à traverser les mers et océans, il reste un microcosme de la société qu'il a laissée sur les rivages. Pour beaucoup d'hommes à travers l'histoire les traversées maritimes furent de longues et isolées expériences dans un bateau parti sur les mers durant de nombreuses semaines – et même de nombreux mois – sans pouvoir apercevoir la terre. Cela créait à l'intérieur du navire une dimension sociale si déterminante qu'elle affectait le résultat des voyages des individus et, sur une plus large échelle encore, des conditions de travail à l'intérieur du monde et des activités maritimes.

Quand on la considère dans toute son ampleur, l'histoire maritime comprend des séries distinctes de thèmes ayant des rapports entre eux et qui sont liés de diverse manière à travers les sous-spécialités de ce domaine historique. La conception qui a présidé à la réalisation de l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History*, a été de présenter cet ensemble de thèmes historiques et d'informations sous la forme de sommaires aisément accessibles, afin qu'elle puisse répondre aussi bien aux besoins des chercheurs qu'à ceux d'un large public. L'*Encyclopedia* fournit à ses utilisateurs – qu'il s'agisse de lecteurs généralistes, d'étudiants des collèges ou des universités, ou de chercheurs voulant trouver de l'information, des définitions, des idées pour des articles de recherche – une vue d'ensemble de la recherche récente, ou une introduction à de nombreux aspects de l'histoire maritime. Jusqu'à maintenant, cette information ne pouvait être glanée qu'avec difficulté, à partir d'une grande bibliothèque professionnelle consacrée aux questions maritimes; il n'y avait aucune référence en anglais pour ce domaine de recherche.

En effet, la première encyclopédie maritime fut dans doute celle du père Georges Fournier: *Hydrographie*, parue à Paris en 1643, mais, sans même se soucier de savoir dans quelle mesure elle est restée utilisable pour des époques plus récentes, il est certain que ce qu'il voulait, c'était fournir un ouvrage de référence pour les aspects techniques et spécialisés des questions maritimes à son époque, et nullement répondre à des objectifs historiques. Les seuls ouvrages d'une portée comparable à celui-ci sont, en Espagne, l'*Enciclopedia general*

*del mar*⁶, qui combine encyclopédie et dictionnaire, ce qui inclut aussi bien des détails scientifiques sur les aspects physiques et biologiques de la science maritime que sur l'information historique, puis, en Hollande, la *Maritieme Encyclopedie*⁷, et, en France, le *Dictionnaire d'histoire maritime*⁸ dirigé par Michel Vergé-Franceschi, ouvrage d'un large registre, composé de courtes notices sur l'ensemble de l'histoire maritime mondiale. En anglais, enfin, il y a plusieurs importants ouvrages de référence sur des aspects de l'histoire maritime tels que *The British Museum Encyclopedia of Underwater and Maritime Archeology*⁹, *Ships of the World: An Historical Encyclopedia*¹⁰, *Naval Warfare: An International Encyclopedia*¹¹, *The Oxford Companion to Ships and the Sea*¹². Aucun d'entre eux, néanmoins, n'a eu pour but de servir d'ouvrage de référence scientifique pour l'histoire maritime tout entière. C'est justement ce qu'essaie d'être *l'Oxford Encyclopedia*.

200

Pour atteindre cet objectif dans ce domaine de l'histoire maritime qui s'est tellement fragmenté en sous-spécialités et n'a réellement commencé à fusionner en un vaste ensemble que récemment, il a fallu organiser un très large effort de collaboration scientifique. Dans le but de jeter un pont entre les différentes sous-spécialités et de bâtir de larges vues d'ensemble dont le comité éditorial tout entier avait jugé qu'elles étaient nécessaires, nous avons réuni une équipe de directeurs sur des sujets donnés et de conseillers d'édition représentant chacun une sous-spécialité, avec pour tous la volonté commune et la capacité de contribuer à aboutir à la vaste perspective que nous recherchions. En outre, nous avons sollicité les avis d'un large échantillon de conseillers d'édition et de consultants qui ont tous contribué de manière substantielle à élargir l'étendue du produit final. Travaillant en collaboration avec le directeur en chef, chaque directeur d'un sujet précis avait pour première responsabilité de conceptualiser la portée de chacun des articles situés dans le domaine dont il s'occupait et de revoir l'ensemble des articles de ce domaine une fois qu'ils avaient été achevés, préparant des jugements pour l'avis futur du directeur en chef et son approbation finale.

L'Oxford Encyclopedia of Maritime History réunit donc 942 articles, placés par ordre alphabétique. Plus de 850 collaborateurs, appartenant à 49 pays différents, ont participé à la réalisation de ce projet qui a duré huit ans. On y trouve de grands articles qui résument dans un anglais clairement écrit, l'état présent de la

6 José María Martínez-Hidalgo y Teran (dir.), Madrid, Ediciones Garriga, 1957-1958, 8 vol.

7 W. P. L. Spruit, J. de Beylen *et al.*, Bussum, Uniboek B.V., 1970-1973, 7 vol.

8 Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002, 2 vol.

9 James P. Delgado (dir.), London, British Museum Press, 1997.

10 Lincoln P. Paine (dir.), Boston, Houghton Mifflin, 1997.

11 Spencer C. Tucker (dir.), Santa Barbara (Calif.), ABC CLIO, 2002, 3 vol.

12 Peter Kemp and I. C. B. Dean (dir.), Oxford, Oxford University Press, 1976, 2^e éd. 2005.

connaissance historique dans l'ensemble de ce domaine. On y trouve également plus de 425 illustrations, et plus de 60 cartes ou diagrammes nautiques.

Un article type comporte trois parties : le développement, les repères, la bibliographie. Pour guider les lecteurs d'un article à propos des discussions mentionnées qui se situent ailleurs dans l'ouvrage, les références sont placées juste après le développement. Vient ensuite une bibliographie choisie qui permet au lecteur d'aller plus en profondeur, voire dans le détail, à propos du sujet dont il est question, grâce aux plus importants travaux existant en quelque langue que ce soit, et en indiquant également les travaux les plus utiles en anglais. Au sein de la principale table alphabétique de l'*Encyclopédie*, des entrées aveugles dirigent l'utilisateur grâce à des formes alternatives du terme d'entrée de l'article considéré. Comme chaque terme n'est pas concerné par une entrée aveugle, le reste peut être trouvé dans les 219 pages de l'index, qui se trouvent à la fin de l'*Encyclopédie*. Par exemple, à la lettre « A », il n'y a aucun article « Astrolabe », mais ce thème est inclus dans un article plus large intitulé : « *Navigational Instruments: Measurements of Altitude* », et il est également mentionné dans neuf autres articles. De même, à la lettre « B » il n'y a aucun article « *Bathythermograph* », mais le sujet est traité dans un article plus large : « *Marine Science Instruments; Measurements of Depth* ». Ces exemples soulignent cette donnée fondamentale qu'une telle encyclopédie historique est très différente dans sa conception d'un dictionnaire historique. Alors que celui-ci est une large réunion de notices sur des sujets précis, un article de l'*Encyclopédie* relie de larges aires de connaissances sur des domaines précis, et essaie de fournir une vaste mais succincte analyse qui les réunit dans un large sommaire des connaissances scientifiques actuelles.

L'expérience que fut cette entreprise a permis de faire apparaître des éléments intéressants concernant ce vaste champ de l'histoire maritime ainsi que les conséquences de l'insularité passée sur les sous-spécialités séparées. Pour plusieurs domaines, le but de l'*Encyclopédie* a été de fournir des articles reposant sur de larges bases et des sommaires analytiques de thèmes globaux de l'histoire maritime tels qu'ils ont été définis auparavant, à partir de l'état présent des connaissances en histoire maritime. Plusieurs domaines ont pu être abordés ensemble en demandant à différents auteurs d'écrire des textes particuliers pour aboutir à un article sur le thème retenu. D'autres n'ont pas donné lieu à une recherche suffisante pour produire un tel article, et, dans de tels cas, nous n'avons pas eu d'autre choix que de renvoyer à l'état présent des connaissances. En dépit de ces limitations et frustrations avérées, nous pouvons présenter l'*Encyclopédie* comme étant un effort pionnier dans le domaine de la connaissance scientifique. Maintenant, nous nous tournons vers d'autres chercheurs qui ont désormais la possibilité d'utiliser ces premières pierres

pour bâtir sur ces fondations, et ainsi d'élargir et de développer plus avant une connaissance globale du champ de l'histoire maritime.

202 Si l'on veut regarder plus loin, en cherchant à développer de manière plus large le domaine du maritime, je pense que les problèmes et frustrations que nous avons rencontrés au cours de notre processus de collaboration pour réaliser l'*Encyclopédie* a mis en lumière plusieurs défis spécifiques que rencontrent tous ceux qui travaillent en histoire maritime. De mon point de vue personnel, en tant que directeur de l'ouvrage, j'ai été choqué – quoiqu'à la réflexion je suppose que je n'aurais pas dû l'être – par la répugnance de si nombreux chercheurs à penser de manière large à propos de leurs sujets de recherche historique et à replacer leur très spécifique recherche personnelle à l'intérieur du vaste contexte thématique du sujet, et dans un cadre plus large aussi bien dans le temps que dans l'espace. Alors qu'une attention fort louable a généralement été portée à la précision factuelle et à des détails particuliers, même à propos de sujets limités, je me suis heurté de manière répétée à un ensemble de contributeurs – de différents potentiels – qui éprouvaient de l'horreur à placer un sujet précis et une période précise dans un contexte plus large. Cela suscita en moi un grand désappointement, non seulement sur le plan pratique parce qu'il me fallait trouver quelqu'un pour rédiger les articles que je souhaitais et qu'il fallait réaliser dans les limites de la publication, mais plus encore parce que cela me paraissait révéler des horizons limités à l'intérieur du champ de l'histoire maritime. Or, ce qui est à mes yeux de manière frappante un aspect fondamental de la recherche historique, c'est que chaque chercheur doit comprendre que sa propre recherche dans un domaine particulier a besoin de connaître les larges développements sur le sujet qui sont intervenus à travers le temps, et tout autant d'être située à l'intérieur d'un vaste champ de connaissances. Je ne mentionnerai pas ici des noms de chercheurs ni même les domaines concernés, mon but n'étant pas d'embarrasser tel ou tel individu. Il est plutôt d'attirer l'attention sur cet élargissement des perspectives que nous pouvons promouvoir – je l'espère – aussi bien pour les recherches actuelles que pour celles de demain. En prenant une de ces sous-spécialités de l'histoire maritime : l'histoire des sciences nautiques, domaine dans lequel travaillent beaucoup de ceux qui sont présents ici, et en encourageant ceux qui travaillent à l'intérieur de cette sous-spécialité à penser leur domaine non seulement à l'intérieur des frontières traditionnelles du thème mais encore en relation avec d'autres sous-spécialités de l'histoire académique, peut-être même en utilisant les perspectives et les résultats d'autres disciplines académiques auxquelles ces sous-spécialités ont recours, nous pouvons effectivement réaliser des contributions au développement de la connaissance dans le champ de l'histoire maritime aussi bien qu'apporter une contribution à une meilleure connaissance de l'histoire générale.

Il est possible que mon point de vue laisse indifférents ceux qui n'ont jamais essayé d'entreprendre une tâche qui pourrait sembler trop énorme. Pour ceux qui n'ont jamais essayé de le faire, je leur recommande de réaliser l'exercice intellectuel qui consiste à écrire un article représentant un sommaire fortement compressé d'un millier de mots ou environ, sur quelque large thème pour lequel la recherche menée est centrale, en déplaçant la focale initiale correspondant à une période de temps limitée et d'une étendue restreinte que les nouvelles recherches d'archives requièrent, ainsi qu'en s'efforçant de suivre ce thème à travers les siècles et à travers un vaste espace du globe. D'un autre côté, c'est une tâche de communication, provocatrice mais utile, de connaître le champ entier de la recherche que l'on mène. Cela exige de glisser d'une focale précise à des données d'ensemble, en comparant, opposant et liant idées et influences pour décrire le large contour de leur développement à travers un vaste espace de temps. Il y a du danger à céder à la tentation d'accorder à des facteurs mineurs une importance qu'on ne pourrait pas prouver. De tels travaux demandent que soit maîtrisé le domaine considéré, et que l'on ait un jugement scientifique équilibré qui reflète à la fois les connaissances nouvelles et celles depuis longtemps assurées. C'est peut-être une forme d'art mineure en elle-même, mais je suis étonné qu'un nombre significatif de chercheurs en histoire maritime aient refusé cette tâche non parce qu'ils ne voulaient pas y passer du temps mais parce qu'ils semblaient écrasés par les larges vues et connaissances que cette tâche réclamait. Un tel travail devrait pourtant être une nécessité si nous voulons communiquer nos considérations savantes et contribuer ainsi à l'élargissement des connaissances.

Dans le but d'aller effectivement plus loin dans le vaste champ de l'histoire maritime, et pour faire avancer la connaissance de celle-ci comme une partie de l'histoire globale, nous avons tous besoin d'être capables de situer notre recherche personnelle à l'intérieur d'une large perspective ainsi que de connaître les interactions existant entre les nombreuses sous-spécialités de l'histoire maritime.

DIRE ET RACONTER LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE
AU XVII^e SIÈCLE : LES TROIS VOYAGES DE JEAN-BAPTISTE
DUTERTRE AUX ANTILLES (1640-1656)

Éric Roulet

Maître de Conférences à l'université du Littoral-Côte d'Opale

Depuis l'ouverture de la route antillaise en 1492 par Christophe Colomb, la traversée de l'Atlantique est assez rapidement devenue une aventure sinon banale du moins ordinaire pour les marins européens. À l'époque moderne, de nombreux Français, notamment des Normands, franchissent l'océan pour aller trafiquer aux Îles¹. Cependant, il existe peu de récits du voyage en mer et, pour la première moitié du XVII^e siècle qui voit l'établissement des Français dans les Petites Antilles, nous n'en comptons qu'une dizaine². Ils sont précieux, car ils nous renseignent sur les itinéraires – le temps en mer, les escales –, la navigation – le cap, les vents et les courants –, et les conditions de vie à bord – l'hygiène, la nourriture. Ils sont le plus souvent rédigés par des passagers, en général peu au fait des choses de la mer, qui, en donnant le récit de leur

- 1 Les documents tirés des archives des ports de la Manche publiés au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle par Albert Anthiaume et les frères Charles et Paul Bréard en donnent une bonne illustration : Albert Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands, 1500-1650*, Paris, Ernest Dumont, 1916 ; Charles Bréard, Paul Bréard, *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI^e et XVII^e siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*, Rouen, A. Lestringant, 1889.
- 2 Voir notamment : Anonyme de Carpentras (1618), Guillaume Coppier (1628), Pierre Pélican (1635), Jacques Bouton (1639-1640), Daniel Le Hirbec (1642), Pacifique de Provins (1645), Maurile de Saint-Michel (1646). Ces différents récits sont publiés ou en voie de publication dans Bernard Grunberg (dir.), *Corpus antillais*, Paris, L'Harmattan. Cette rareté explique peut-être qu'ils ont généré peu de travaux alors que les récits de voyage, en particulier à l'époque moderne, ont connu un très grand engouement de la part des chercheurs. Et si le voyage maritime a pu être, à un moment ou un autre, regardé dans ces études, il n'est pas analysé en tant que tel, mais comme appartenant à un tout. Sa spécificité n'est pas mise en avant. Nous retiendrons cependant quelques réflexions dans Jean-Michel Racault (dir.), *L'Aventure maritime*, Paris, L'Harmattan, 2003 ; Pierre-Yves Petillon, « De la mer en Amérique », dans Alain Corbin, Hélène Richard (dir.), *La Mer. Terreur et fascination*, Paris, Éditions du Seuil, 2011, p. 145-154 ; Normand Doiron, « Les rituels de la tempête en mer. Histoire et voyage au seuil de l'âge classique », *Revue des sciences humaines*, vol. 30, n° 214, 1989, p. 43-69, repris dans *id.*, *L'Art de voyager. Le déplacement à l'époque classique*, Sainte Foy/Paris, Presses de l'université Laval/Klincksieck, 1995 ; François Moureau, « La littérature des voyages maritimes, du Classicisme aux Lumières », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, p. 243-264.

premier voyage maritime, rapportent leur perception de cet univers singulier. La narration, souvent nerveuse, privilégie l'épique. Les auteurs racontent à l'envie les périls et les difficultés de la traversée, avec moult péripéties. La grandeur du danger ne fait que renforcer la valeur de leur expérience³.

Le dominicain Jean-Baptiste Dutertre (1610-1687) a pour sa part fait le voyage vers les Antilles à trois reprises en 1640, 1643 et 1656, les deux premières fois pour satisfaire aux intérêts de la mission d'évangélisation des Indiens et à l'encadrement des colons, et la troisième pour servir d'intermédiaire dans la vente de l'île de la Grenade. Il repart en 1657, mais doit se résoudre à abandonner l'expédition suite à des problèmes de navigation au large de l'Angleterre⁴. Il livre les péripéties de ses traversées dans son *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, de nombreuses années plus tard, en 1667. La place prise par Dutertre parmi les chroniqueurs sur les Antilles par la qualité et la richesse de ses informations dans tous les domaines suffirait à elle seule à justifier l'examen de ses récits de voyage. Mais ce n'est pas cette réputation qui, selon nous, fait leur intérêt, c'est la façon dont il rapporte son expérience.

Le regard que porte Dutertre sur la traversée de l'océan Atlantique est à la fois commun et singulier. En effet, il livre un récit tiré de son expérience, mais il ne se place pas au centre du dispositif narratif. Il reprend un certain nombre de motifs déjà évoqués par maints voyageurs, et d'ailleurs il ne s'en cache pas, mais il apporte dans le même temps à son récit une profondeur qui conduit à dépasser l'impression première, et à amener des interrogations et des réflexions. Il ne se contente pas de raconter la vie à bord du navire, il observe son environnement et les hommes. Il donne, enfin, à travers ses différentes évocations de la traversée, des éclairages originaux sur le monde maritime et de la profondeur à son analyse. Nous progressons avec lui dans un rapport plus intime avec l'univers maritime.

LA SINGULARITÉ DE DUTERTRE

Dutertre raconte ses trois voyages alors qu'il est rentré en France depuis une dizaine d'années. Il ne donne donc pas des impressions sur le vif mais un récit

3 À ce propos, Normand Doiron écrit dans son analyse des récits de voyages maritimes : « la force du voyageur le traversant [le danger] devient la force d'un argument » (Normand Doiron, *L'Art de voyager*, *op. cit.*, p. 163).

4 Jean-Baptiste Dutertre, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, Paris, Thomas Jolly, 1667-1670, [désormais Dutertre], t. I, p. 504-502 et t. II, p. 43-61. La première mouture de son histoire, parue en 1654 (*Histoire générale des isles de Saint-Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique où l'on verra l'establisement des colonies françaises dans ces isles*, Paris, Jacques et Emmanuel Langlois, 1654), n'évoque aucun des voyages.

a posteriori, construit d'après son expérience de la traversée. Il n'est pas un homme de la mer : certes, il est né dans un port, Calais, mais dans une famille de médecins. Il a une petite expérience de la navigation cependant, car il a embarqué jeune homme sur un navire hollandais pour la mer du Nord et le Groenland⁵, mais cela ne suffit pas pour conclure que l'univers maritime lui est familier.

Les intentions de Dutertre

La traversée de l'Atlantique occupe une place marginale dans l'*Histoire générale des Antilles habitées par les Français*. Elle n'est pas l'objet principal de l'attention du dominicain : Dutertre écrit avant tout pour faire l'histoire des établissements français dans les Îles. Ses souvenirs de voyage ne forment pas en effet une partie à part de son œuvre où il aurait pu tenir un discours sur le voyage. Ils sont évoqués dans deux endroits : les deux premiers voyages figurent dans le tome deux consacré à l'histoire naturelle ; le troisième voyage, ainsi que la tentative avortée du quatrième, dans le tome un consacré aux premières fondations auxquelles il fut mêlé⁶. Ils ne sont donc pas évoqués chronologiquement et sont déconnectés de la trame générale des événements en étant versés dans des parties thématiques. Ainsi, Dutertre ne raconte pas son premier voyage quand il fait le compte des événements de l'année 1640 durant laquelle il est venu aux Îles avec les missionnaires dominicains, mais quand il parle du régime hydrographique des Îles. Il laisse même entendre qu'il ne savait pas où traiter cette question des voyages⁷. Ce choix a ses raisons : Dutertre suit un projet, il ne veut pas faire un récit de voyage comme il en existe tant, car, comme il le dit lui-même, que pourrait-il ajouter ? S'il se résout finalement à l'exercice, c'est avec l'intention de le dépasser⁸ :

Mais parce que je ne m'attache pas à décrire jour pour jour tout ce qui est arrivé, soit en allant aux Antilles, soit en retournant, afin que ce 2^e traité ait du rapport avec les autres, je le grossirai de ce que j'ai pu remarquer du flux et du reflux de la mer, de la température de l'air, des pierres précieuses, et des minéraux

5 Bernard David, *Dictionnaire biographique de la Martinique*. t. I, *Le Clergé 1635-1715*, Fort-de-France, Société d'histoire de la Martinique, 1984, p. 79.

6 Dutertre, t. I, p. 504-520, et t. II, p. 43-61.

7 « Dans le second, j'y placerai le chapitre de mes voyages et retours en France, ne lui ayant pu commodément donner place ailleurs. J'y traiterai ensuite du flux et reflux de la mer qui environne nos îles, de la température, et des diverses agitations de l'air des Antilles et ensuite des pierreries et des minéraux qui s'y rencontrent », Dutertre, « Avant-propos », t. II, p. 3.

8 « Bien qu'après tant d'auteurs qui ont donné leurs voyages au public, je pusse me dispenser de parler des miens, je ne l'ai pourtant osé refuser à mes amis qui m'ont témoigné que je ne le pouvais faire sans priver le public de quelques particularités assez curieuses que j'y ai remarquées » (*ibid.*).

qui se trouvent dans les îles, dont ayant peu de choses à dire, j'ai cru que je ne le pouvais mieux placer qu'ici, puisque toutes ces choses – excepté quelques particularités de ce qui se passe dans les vaisseaux, en allant et en revenant des Antilles – regardent l'histoire naturelle⁹.

Ainsi, l'évocation des voyages n'est pour Dutertre qu'une opportunité pour aborder d'autres choses bien plus importantes à ses yeux. Le voyage est prétexte à expliquer les phénomènes naturels. Il sert à illustrer et à expliquer les réalités géographiques et climatiques. L'objectif avoué n'est pas de parler des hommes, mais des éléments, mais cela ne signifie pas qu'il reste dans ce cadre étroit qu'il s'est donné comme nous le verrons plus loin.

De la navigation

208

Chaque voyage est l'occasion pour Dutertre d'évoquer les conditions de la navigation. Le gros temps rencontré lors du premier voyage de retour le conduit à parler des tempêtes. Fort curieux des phénomènes de vents et des courants, il consacre un peu plus loin un chapitre entier au flux et au reflux dans la zone intertropicale, à la température de l'air, aux saisons et aux ouragans. Dans son œuvre, il manifeste d'une façon générale un grand intérêt pour les sciences. Il y a chez lui une réelle volonté de comprendre les choses¹⁰. Il recueille des témoignages et consulte les gens avisés pour évoquer les situations qu'il a vécues :

Ce n'est pas qu'il n'y ait eu des équipages assez heureux, pour avoir eu du beau temps, et passé à la vue de la Bermude, sans avoir eu aucune tempête, cela est néanmoins ordinaire ; et monsieur Hotman m'a dit qu'en ce même lieu, le vaisseau où il était fut battu d'une semblable tempête, et que le vent avait quelque chose de si vénéneux, que les yeux leurs enflèrent gros comme des œufs, qui semblaient deux apostumes qui leur sortaient de la tête, et que le pus même qui en coulait avait une odeur très infecte et très puante¹¹.

Cela laisse l'impression, déjà soulignée, de préférer l'évocation des éléments aux peines et au vécu des hommes tout au long de la traversée. Tout au plus s'intéresse-t-il à la conduite du navire par les marins, mais avec un œil averti, celui d'un fin observateur des manœuvres comme en témoigne le vocabulaire de marine employé. Il parle des instruments de navigation – carte marine, bâton

9 Dutertre, t. II, p. 43.

10 Il appartient en cela à tout un courant d'auteurs soucieux de sciences nautiques, dont le plus fameux est en France le père jésuite Georges Fournier. Il faut cependant attendre la fin du xvii^e siècle et le début du siècle suivant pour qu'une science nautique moderne voit vraiment le jour en France. Voir Monique Pelletier, « Sciences et cartographie marine », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, 1997, p. 265-291.

11 Dutertre, t. II, p. 54.

de Jacob, astrolabe – et des éléments du navire en connaisseur, comme l'ont rarement fait les chroniqueurs dans leurs récit de la traversée¹² :

Sur les neuf heures du soir, un puchot prit inopinément notre navire par le beau-pré, et le coucha sur le côté, de sorte que nous crûmes tous être perdus ; mais comme il eut peu de prise sur cet endroit, il passa incontinent, et le navire se releva peu à peu. Ce tourbillon emporta avec soi en passant tous les horribles blasphèmes de notre navire, sur lesquels mes fréquentes remontrances n'avaient pu rien gagner. [...] Chacun [se doutait] bien que ce puchot portait en croupe une tempête, de laquelle nous aurions beaucoup de peine à nous tirer¹³.

Dutertre porte d'une façon assez générale un grand intérêt aux techniques. Il donne d'ailleurs dans son *Histoire générale*, dans un tout autre domaine, de nombreuses pages sur le procédé de fabrication du sucre à partir de la canne. Cependant, si Dutertre s'intéresse à la navigation, il ne se passionne pas pour l'itinéraire. Il ne lui consacre en général, pour chacun de ses voyages, que quelques lignes ; tout au plus signale-t-il une possible escale aux Açores, lors du retour du premier voyage, ou une réelle à Madère, lors du deuxième, quand elle s'intègre dans son exposé de la navigation vers les Îles. Il se contente de donner la date et le lieu de départ, et celle de son arrivée. Il ne prétend pas au journal de navigation. Cela est assez courant dans les récits de voyage : ils comportent peu d'indications nautiques, les différentes étapes du voyage et les dates sont données avec parcimonie, et l'itinéraire est souvent esquissé à grands traits. Mais il est vrai que depuis le xvii^e siècle les bateaux qui vont vers les Antilles suivent toujours la même route et qu'elle est bien connue des marins, et peut-être aussi du public avisé.

La position du narrateur

Une autre caractéristique de Dutertre est de ne pas reprendre ce qui se dit ou ce qu'il entend, mais de faire œuvre d'originalité. Il s'affirme avant tout ici comme un témoin disant ce qu'il a vécu ou ce qu'il a lui-même observé. Il livre une expérience : la sienne. Il n'émaille pas son récit de considérations générales. Au contraire, il se veut toujours précis. Il se distingue dans ces pages de sa position d'historien qui prévalait jusque-là quand il s'appuyait sur de la documentation et des témoignages pour écrire l'histoire des établissements français des Antilles.

¹² Dutertre connaît les ouvrages d'hydrographie. Dans le t. II, p. 45, il cite notamment l'*Hydrographie* de Georges Fournier publiée en 1643 et rééditée en 1667. Nous trouvons mention des outils de navigation chez d'autres auteurs, en particulier en 1640 chez le jésuite Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français depuis l'an 1635 en l'isle de la Martinique, l'une des Antilles de l'Amérique : des mœurs des sauvages, de la situation des autres singularités de l'isle*, Paris, Sébastien Cramoisy, p. 20.

¹³ Dutertre, t. II, p. 51. Un puchot est un tourbillon de vent, une trombe.

Dutertre n'emploie que rarement le pronom « je », sauf pour rapporter un fait dans lequel il est impliqué directement : « je rentrai en France » ; parfois il emploie le « nous », pour se fondre dans l'expédition, alors même qu'il entend rapporter son expérience. Cette contradiction n'est qu'apparente car il s'appuie plus sur son expérience qu'il ne nous la livre. Il aime à varier les points de vue. Il prend souvent un point de vue extérieur, même quand il assiste à des événements dramatiques. Il raconte alors en observateur omniscient, mais on sent qu'il est au cœur de l'action. Il risque parfois un commentaire de son cru, qui rappelle qu'il a bien assisté aux événements rapportés. Ainsi, quand il évoque la tempête survenue dans la Manche lors de son quatrième voyage en 1657, les voix se mêlent :

210

Le timon du navire sortit du gouvernail, et quelques sabords s'étant ouverts, l'eau entra de trois pieds de haut dans le navire, tout le monde se crut perdu, moi-même voyant cette quantité d'eau, je tombai dans leur sentiment, ne croyant pas que les pompes pussent suffire à la vider. Je n'ai jamais rien vu de plus pitoyable, car on tombait les uns sur les autres, tout nageait dans l'eau, les canons qui n'étaient pas bien amarrés roulaient d'un bord à l'autre, les uns criaient qu'on les étouffait, des pauvres malades demandaient miséricorde, et la confusion était si horrible qu'on ne se reconnaissait point ; si bien que dans l'horreur de la nuit, et l'appréhension de la mort, quelques-uns confessèrent tout haut leurs péchés¹⁴.

Dutertre veut tout raconter en termes objectifs. Ce procédé de narration vise aussi une dynamique propre pour nous entraîner progressivement vers une meilleure compréhension du monde maritime et à ne pas être monocorde, alors que la structure des différents récits est identique. Il peut être un observateur lointain ou neutre, décrivant les phases d'un phénomène, puis, tout à coup, revenir à sa propre expérience et à son ressenti. Il passe ainsi aisément du « je » ou du « nous » au « ils »¹⁵.

Les passages obligés

Le récit d'un voyage en mer est un genre assez délimité, avec ses épisodes de doutes, de craintes, de dangers et de peur de mourir. Le passage d'un monde à l'autre est redouté et difficile¹⁶. Dutertre n'y échappe pas. Il parle de la tempête

14 Dutertre, t. I, p. 519-520.

15 Cette forme d'écriture ne conduit pas ici à une fragmentation du récit telle qu'elle est définie par Réal Ouellet, et des oppositions entre les unités thématiques et le vu et le vécu : voir Réal Ouellet, *La Relation de voyage en Amérique (xvi^e-xviii^e siècles)*. *Au Carrefour des genres*, Québec, Presses de l'université Laval, 2010, p. 4-5 ; *id.*, « Le Discours fragmenté de la relation de voyage », *Saggi e ricerche di letteratura francese*, vol. 25, 1986, p. 175-200.

16 Pierre-Yves Petillon, « De la mer en Amérique », art. cit., p. 146.

qui fait démâter le navire, ou encore de l'attaque des corsaires, mais il se distingue de ses contemporains en prenant de la distance par rapport aux événements, en les relatant sans emphase et en refusant les superlatifs¹⁷. Il n'en fait pas des ressorts dramatiques¹⁸. L'incident avec les corsaires est assez vite traité et tient en quelques lignes : « nous fîmes une navigation assez heureuse durant quinze jours, jusqu'à la hauteur du cap de Finistère sur les mers d'Espagne, où nous rencontrâmes treize navires turcs, qui nous ayant donné la chasse durant trois heures, un grand brouillard accompagné d'un vent impétueux nous sépara si bien de ces corsaires, que nous ne les revîmes plus »¹⁹. Ces péripéties ne sont pas évoquées lors de chaque voyage, ce qui laisse penser que les tempêtes, communes dans les voyages vers les Îles, ne sont pas toutes dramatiques et que les corsaires sont certes craints, mais n'affligent pas tous les voyages. Si la menace corsaire est réelle, tous les navires ne sont pas attaqués. Il ne se complait pas dans l'évocation des dangers de la traversée, et souligne qu'on peut naviguer « très agréablement » : « cela passé nous continuâmes notre route avec quelques autres tempêtes, desquelles je ne dirai rien, puisque c'est une chose ordinaire dans le retour des Indes », conclut-il²⁰.

Dutertre succombe en revanche, comme d'autres, au plaisir de raconter certaines mœurs et des usages particuliers des marins, comme le passage du tropique du Cancer qui est l'occasion de baptiser, lors d'un rituel peu catholique, les hommes d'équipages et les passagers qui ne se sont jamais aventurés au-delà de cette ligne. Mais, après avoir raconté la cérémonie qu'il qualifie de « bacchanale », de « mascarade », et plus loin de « grotesque » et de « bouffonnerie », avec force de détails – les déguisements, le défilé, le baptême lui-même –, Dutertre tente d'en expliquer le sens et de ne pas rester dans le pittoresque. Il écrit ainsi :

Je me suis fort curieusement enquis de plusieurs gens de marine, pour apprendre quelque chose de l'institution de cette cérémonie, sans en avoir jamais pu tirer une bonne raison. Les Hollandais tiennent que c'est pour se garantir de plusieurs

17 Cela n'exclut pas quelques écarts : Dutertre se montre parfois épique en parlant de : « notre pauvre frégate, [...] démâtée de deux mats, toute brisée de coups de mer, un gouvernail rompu, qui ne tient qu'à deux méchantes planches chevillées » (Dutertre, t. II, p. 55).

18 L'évocation de la tempête s'inscrit dans plusieurs traditions privilégiant l'épique et le romanesque : Normand Doiron, *L'Art de voyager*, op. cit., p. 164-165. Le danger des pirates appartient lui aussi à une longue tradition du récit maritime : Christiane Villain-Gandossi, « Au Moyen Âge, le domaine de la peur », dans *La Mer. Terreur et fascination*, op. cit., p. 103.

19 Dutertre, t. II, p. 57. La peur d'une attaque des Turcs est assez commune dans les récits de voyages vers les Îles de la même époque. Jacques Bouton et Maurile de Saint-Michel racontent abondamment l'épisode : Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français*, op. cit., p. 15 ; Maurile de Saint-Michel, *Voyages des îles cameranes en l'Amérique*, dans *Corpus antillais*, op. cit., t. III, p. 81).

20 Dutertre, t. II, p. 54.

maladies qu'on pourrait contracter par ce grand changement de climat : c'est pourquoi ils se baignent presque tous dans la mer, tant ceux qui y ont déjà passé, que les autres. Mais cette raison me semble fort faible, puisqu'il n'est pas vrai que ceux qui ne se baignent point soient plus incommodés que les autres. Mon sentiment est que cela vient de ce que ceux qui furent assez hardis pour pousser leurs voiles jusques dans les zones torrides, qui jusques alors avoient été tenues par saint Augustin, et beaucoup d'autres, pour inhabitables, se voyant entrer comme dans un autre monde, firent une sorte d'allusion au baptême, que l'on donne aux chrétiens après leur naissance ; et en effet on se sert encore du mot de baptiser sous le tropique, pour exprimer cette cérémonie²¹.

212

Dutertre se singularise à cet endroit car les auteurs qui racontent le rituel ne l'expliquent pas²². Le dominicain émaille ses récits de voyages de références chrétiennes. Mais, dans un monde profondément religieux, pouvait-il en être autrement ? Dutertre, en bon père, ne peut que souligner la puissance divine et la beauté de la création. Les références à l'histoire religieuse sont fréquentes dans les récits de voyage. Elles appartiennent au genre. Elles témoignent de la recherche de protection, comme il apparaît, par exemple, avec le nom du navire, ou d'explication face à des phénomènes météorologique incompréhensibles ou mal connus. Les récits de traversée, qu'ils soient le fait des clercs ou des laïcs, reprennent souvent un motif bienfaisant au sortir d'un épisode dramatique. Les références religieuses sont omniprésentes, et tout est occasion de parler de la grandeur divine, de sa miséricorde et de sa protection.

Mais Dutertre n'abuse pas des interventions divines. Il ne se situe pas dans la même dynamique narrative que Maurile de Saint-Michel, André Chevillard, ou encore Guillaume Coppier. Nous ne relevons que quelques rares réflexions à caractère religieux dans son *Histoire générale*, comme, par exemple : « Je ne me flatte point, mais dans la connaissance que j'ai de la mer, il est constant qu'humainement parlant, nous ne devons pas demeurer un moment sur l'eau : j'ai imputé notre salut aux vœux que nous avons tous unanimement faits à la Sainte Vierge le même jour au matin²³ ». Il croit aussi discerner une intervention divine – « Je ne sais si ce vent était du Saint Esprit » – quand au plus fort de la tempête « plusieurs blasphémateurs, impies, lubriques, et déterminés, [deviennent] une troupe de pénitents qui n'avaient plus que le

21 Dutertre, t. II, p. 48.

22 Daniel Le Hirbec, *Voyages de Daniel Le Hirbec, de Laval, aux Antilles, aux Pays-Bas et en Italie, 1642-1644*, Laval, impr. de L. Moreau, 1890, p. 19 ; Maurile de Saint-Michel, *Voyages des isles camercanes en l'Amérique*, op. cit., p. 89. Le père dominicain Jean-Baptiste Labat écrit au début du XVIII^e siècle : « à présent que l'usage en est établi, il faut s'y soumettre sans résistance et sans en chercher les raisons » (*Voyage aux îles*, Paris, Phébus, 1993, p. 30).

23 Dutertre, t. II, p. 52.

*peccai, le Miserere en bouche*²⁴ ». Ce motif, la tempête comme incarnation de la puissance divine, est assez classique²⁵.

Sa dignité de clerc le conduit aussi à émettre un certain nombre d'avis moraux. Ainsi souligne-t-il, à propos des rituels du franchissement de la ligne, qu'ils se terminent « par des réjouissance et des débauches excessives²⁶ ». Il ne s'empêche pas non plus de juger que les matelots traitent durement les enfants lors du passage de la ligne, en écrivant que quand ils leur jettent de l'eau, « la frayeur les faisait crier comme si on les eût écorchés tous vifs²⁷ ».

LES MOTIFS RÉCURRENTS

Nous pouvons percevoir un certain nombre de motifs récurrents dans l'évocation de ses voyages vers les Antilles, qui trahissent ses véritables préoccupations. Si les éléments naturels savent retenir son attention, la vie des hommes à bord des navires l'intéresse tout autant, comme le laisse transparaître le récit des événements, des péripéties des voyages et des aléas climatiques. D'ailleurs, le premier chapitre du traité II consacré à ses voyages aux Antilles qui figure dans le tome II de son *Histoire*, s'intitule « De ce qui se passe dans les navires », ce qui laisse entendre qu'il ne compte pas vraiment narrer son voyage, son expérience personnelle, mais raconter les conditions de vie à bord.

Le dur travail des marins

Quel regard porte-t-il sur les marins ? Il écrit à propos des cérémonies qui marquent le franchissement de la ligne de tropique : « Nous fumes traités fort courtoisement, et avec plus de civilité que nous n'en attendions de gens de mer²⁸ ». Le propos est court, mais il mérite notre attention. Il témoigne de la façon dont les gens de mer sont perçus. Le préjugé n'est pas favorable, et même un homme qui les a côtoyés durant sa jeunesse comme Dutertre, n'en a pas une bonne image. Il sait cependant confesser son erreur. L'élément qu'il nous donne là est peut-être plus important que la description du rituel du passage de la ligne.

Dutertre est fortement marqué et impressionné par le courage des hommes de mer. Cela apparaît quand il parle des tempêtes. Il ne raconte pas le danger : même s'il le ressent, il ne verse pas dans la dramatisation de la situation ; il est très sobre, mais insiste sur la réactivité des marins. Ce moment exceptionnel

²⁴ *Ibid.*, t. II, p. 51.

²⁵ Normand Doiron, *L'Art de voyager, op. cit.*, p. 164.

²⁶ Dutertre, t. II, p. 457.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

de tension et de danger permet de mettre en relief leur courage. Et, quand il rapporte comment il a été pris en pleine mer dans la tempête lors de son retour en France, il ne s'attarde pas à commenter dans le menu détail le comportement du bateau et les dégâts provoqués, mais à souligner le travail inlassable des marins, qui, dans des conditions effroyables, donnent tout pour assurer la bonne marche du navire et éviter le désastre. Il vante ainsi l'action de « trois Portugais habiles hommes en fait de marine, et sans lesquels nous eussions mille fois péri ». Il poursuit : « un de ces Portugais se tint l'espace de 18 heures au gouvernail²⁹ ». Le courage extraordinaire des marins dans l'adversité est maintes fois souligné et Dutertre livre dans le tome II de son *Histoire générale* un long passage soulignant leur attitude héroïque au cœur de la tourmente dont voici quelques lignes :

214

Cependant, les matelots qui étaient à demi-morts – car c'était le troisième jour que nous passions sans boire, sans manger et sans dormir – voyant qu'il fallait périr, se prirent tous à faire leurs derniers efforts, comme des personnes qui agonisent, contre la mort. Jamais je ne vis de plus prompts et de plus fervents ouvriers : en un moment, tous les haubans et cordages du grand mâst furent mis en pièces, et un charpentier, adroit et vaillant garçon, en trois ou quatre coups de haches jeta le grand mâst dans la mer, qui en tombant rompit et emporta avec soi, le mâst d'artimon. [...] Chacun prit courage, et se résolut de résister jusqu'à la fin, et de se roidir contre la mort, les périls et les désastres, dans lesquels nous étions comme ensevelis : et de-là, il n'y eut plus de paresseux dans le vaisseau ; les malades qui semblaient avoir la mort sur les lèvres, étaient des premiers au travail, et un coup de sifflet faisait courir trente hommes où il n'en fallait qu'un. Cette diligence nous servit infiniment, car quoi que la tempête continuât avec la même violence jusqu'au lendemain matin, nous ne reçûmes aucun coup de mer qui passât par-dessus le navire³⁰.

Dutertre relève en particulier le sang-froid des charpentiers qui, au plus fort des tempêtes, d'un coup de hache tranchent les cordages qui entravent un mâst brisé qui gêne la navigation³¹. Il ne verse cependant pas dans l'idéalisation du marin. Il souligne en d'autres endroits de ses récits les défauts de ces hommes de mer, comme l'ivrognerie et la superstition. L'escale à Madère en 1643, nécessaire pour le navire et les hommes, devient sous sa plume un moment de relâchement coupable : « Pendant les trois ou quatre jours que nous demeurâmes dans cette île, tous nos passagers firent débauche des vins les plus forts et les plus délicieux

29 *Ibid.*, t. II, p. 52.

30 *Ibid.*, t. II, p. 52-53.

31 *Ibid.*, t. II, p. 52.

du monde que cette île produit, et s'échauffèrent si bien le sang et le cerveau, que je ne sais si je dois imputer les maux qui nous arrivèrent à leurs excès, ou à l'intempérie du climat de la côte d'Afrique...³² ». Cela n'est pas sans danger sur la suite de la navigation :

Nous n'eûmes pas fait cent lieues, que les mieux sensés d'entre nous commencèrent à perdre l'esprit, et à devenir hypocondriaques, sans qu'il parût aucune fièvre. Tout notre pauvre équipage était pour lors un objet digne de risée et de compassion tout ensemble. Les uns s'imaginaient avoir la mort sur les épaules, et s'efforçaient les jours et les nuits entières à se décharger de cet importun fardeau, d'autres s'occupaient à rouler des barils sur le tillac : d'autres se persuadaient qu'ils étaient rois, et traitaient tous les autres d'ambassadeurs et de princes³³.

Le marin est un être superstitieux. Alors qu'il évoque son retour en France en 1642 pour aller chercher de nouveaux pères pour la mission, Dutertre note que « sur les huit heures du soir, il se fit une grande éclipse de lune qui donna de l'effroi à plusieurs des nôtres, et le pilote même en tira de très sinistres conséquences³⁴ ». Bien entendu, comme il en va dans ce genre de récit, les craintes se vérifièrent et la traversée fut marquée par de nombreuses difficultés avec son lot de tempêtes, d'ouragans et de morts. Dans un autre passage, nous relevons : « Cette frégate n'était qu'un petit navire de cinquante ou soixante tonneaux, mais l'un des meilleurs voiliers de la mer ; il était pourtant si vieil, que plusieurs l'estimaient incapable de faire le voyage ; et peut-être que c'était ce qui faisait tirer ces conséquences funestes³⁵ ». Mais, d'une certaine façon, il excuse les marins en raison de leurs dures conditions de travail et de vie.

La vie des passagers à bord des navires

La vie des passagers à bord des navires est souvent difficile, en grande partie en raison de leur méconnaissance du milieu maritime et de la longueur du trajet. Dutertre le sait bien, lui qui a entrepris à plusieurs reprises la traversée de l'Atlantique. Il a soin en quelques lignes, et avec des mots choisis, de nous résumer la situation des passagers :

Je ne m'arrête pas ici à vous décrire les vomissements et les autres maux de la mer, l'infection insupportable des navires remplis de malades, couchés les uns sur les autres, parmi la fange et l'ordure, surtout le fâcheux embarras des femmes,

³² *Ibid.*, t. II, p. 60.

³³ *Ibid.*, t. II, p. 61.

³⁴ *Ibid.*, t. II, p. 50.

³⁵ *Ibid.*, t. II, p. 50-51.

les mauvais repas qu'on y fait, la corruption des eaux, desquelles assez souvent, quoi qu'infectes et puantes, on n'a pas suffisamment pour étancher l'importune ardeur d'une soif insupportable³⁶.

Dutertre souligne les déplorables conditions sanitaires et l'importance de la vermine. Il ne s'attarde pas sur les conditions de vie à bord parce que cela a déjà été rapporté par de nombreux auteurs, et qu'il ne peut rien dire de neuf. Seule la question de l'eau retient véritablement son attention, car elle est consubstantielle de la vie en mer. L'eau est nécessaire, mais elle est rare. Dutertre s'attache alors à montrer comment les hommes tentent d'étancher leur soif d'une façon ou d'une autre, ou de trouver des dérivatifs :

Les uns pour y remédier tiennent des balles de plomb dans leurs bouches, ou y mettent de temps en temps un grain ou deux de sel de Saturne, pour la tenir fraîche; et les autres par le moyen du tabac qu'ils fument, y attirent de la pituite ou salive à même dessein. Mais tous ces remèdes n'ôtant pas les deux principales causes de cette soif, savoir les salines qui servent de nourriture, et la chaleur excessive et inévitable dans les voyages de l'Amérique, on ne laisse pas de souffrir au-delà de ce qui se peut exprimer³⁷.

Nous voyons ici combien finalement Dutertre veut saisir l'essence même des choses et ne pas se laisser dérouter par le pittoresque. En se focalisant sur cette question de l'eau, il est au cœur des préoccupations des gens de mer. Nous comprenons que, dans ces conditions, la vue d'une terre, ou l'arrivée à bon port est particulièrement attendue :

Nous aperçûmes l'île de la Martinique. Je ne vous saurais exprimer la joie que reçurent alors tous nos passagers. À ce seul mot de terre, tous les malades sortirent du fond du vaisseau, comme des morts qui ressuscitent de leurs tombeaux. Ceux qui, une heure auparavant, n'eussent pas levé la tête pour prendre un bouillon, montaient allégrement à la hune, afin de voir la terre³⁸.

Nous voyons ici que Dutertre n'est pas avare d'images fortes. Il reprend les représentations traditionnelles de la traversée comme passage, et l'arrivée sur la terre ferme est une délivrance³⁹. Dutertre a le sens de la formule. Après avoir comparé les passagers à des mourants qui ressuscitaient, il rapporte qu'après avoir fait leur toilette, ils s'ennoblissent en un instant⁴⁰. Et un peu plus loin, il

³⁶ *Ibid.*, t. II, p. 44.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*, t. II, p. 48.

³⁹ Sur ce motif, voir Pierre-Yves Petillon, « De la mer en Amérique », art. cit., p. 146.

⁴⁰ Dutertre, t. II, p. 49.

ajoute: « Après trois jours de repos et de rafraîchissement, que les misères du passé nous avoient fait goûter comme un petit paradis, nous fîmes voile pour la Guadeloupe⁴¹ ». Les hommes subissent la mer. La terre est au contraire une espace de repos. Le regard qu'il pose semble bien celui d'un « terrien ».

La mortalité en mer

Dutertre montre dans ses récits combien le voyage transatlantique est une épreuve pour les hommes. L'impression de mort est toujours présente. Il écrit ainsi :

Tout le monde perdait courage et le soin de se soulager, pour se disposer à la mort [...] Cependant, les matelots qui étaient à demi-morts – car c'était le troisième jour que nous passions sans boire, sans manger et sans dormir – voyant qu'il fallait périr, se prirent tous à faire leurs derniers efforts, comme des personnes qui agonisent, contre la mort⁴².

Il souligne que, lors de son premier voyage, les passagers sont tous malades, et « comme des morts⁴³ ». La mort n'est pas seulement redoutée, ou encore frôlée, elle est familière. Le voyage transatlantique est souvent meurtrier. Il écrit à propos du voyage de retour :

Enfin, nous achevâmes notre voyage, qui dura en tout quarante-deux jours, pendant lesquels nous expérimentâmes tant de maux, et fîmes des jeûnes si rigides, qu'à notre arrivée, les habitants de La Rochelle virent dans nos personnes de vives images de leur ancienne misère; car nous n'avions que la peau sur les os, le plus fort d'entre nous avait de la peine à se soutenir, et dix ou douze moururent peu de temps après⁴⁴.

Le récit de ses autres voyages est tout aussi terrible. Parlant d'un mal contracté à Madère lors du second voyage par de nombreux hommes du navire, il relève qu'« onze personnes moururent, et tous ceux qui avoient été frappés de cette épouvantable frénésie, furent plus de trois mois sans pouvoir se remettre ». Le bilan aurait été, à l'en croire, beaucoup plus lourd s'il n'était intervenu : « je crois que si je ne me fusse avisé de les faire saigner au front par le chirurgien – qui par une grâce de Dieu particulière fut exempt de ce mal – la plus grande partie aurait perdu la vie⁴⁵ ». Peut-être avait-il quelques connaissances médicales, son père étant médecin.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² *Ibid.*, t. II, p. 52.

⁴³ *Ibid.*, t. II, p. 48.

⁴⁴ *Ibid.*, t. II, p. 56.

⁴⁵ *Ibid.*, t. II, p. 61.

Le dernier voyage entrepris par Dutertre en 1657 fut tragique :

Cette tempête dura trois jours, pendant laquelle il mourut quinze ou vingt personnes que nous jetâmes à la mer ; et tout ce que nous pûmes faire après mille peines, ce fut de gagner la côte d'Angleterre, et d'aborder à Portsmouth, où le navire fut dégradé, et tout le monde mis à terre, plusieurs moururent de misères, la plupart des autres désertèrent⁴⁶.

Selon Dutertre, la faute des difficultés incombe bien souvent aux chefs qui, par incompetence, conduisent l'expédition au désastre. La chose est fréquente dans la littérature de voyage, et si ce n'est pas le capitaine qui est dénoncé, c'est son pilote. Tant et si bien que le carme Maurile de Saint Michel invite les passagers à bien choisir leur bateau et leur capitaine⁴⁷. Dutertre incrimine particulièrement la conduite du comte de Cérillac et de son lieutenant qui commandent l'expédition qui les emporte vers la Grenade en 1657, quand la tempête fait rage.

218

Il n'est pas un voyage vers les Îles qui, d'après Dutertre, n'ait son lot de morts. Dutertre est l'un des rares auteurs à rapporter ce caractère terrible de la traversée de l'océan, les autres se contentant de noter, comme le jésuite Jacques Bouton en 1640, la mort en mer du charpentier de marine tombé du navire⁴⁸. Dutertre se veut plus complet et juste. La mort est de tous les voyages. Ainsi souligne-t-il, quand il évoque l'expédition à Saint-Christophe de Pierre Belain d'Esnambuc et d'Urbain de Roissey en 1627, que :

Après plus de deux mois de navigation, ils arrivèrent le 8 de mai à Saint-Christophe, au quartier de la Pointe-de-Sable. De soixante et dix qui étaient dans le bord de M. du Rossey, il n'en réchappa que seize. On débarqua cette colonie avec tant de confusion, et dans un si pitoyable état, que la plupart étaient à demi-morts et si faibles qu'à peine pouvaient-ils se soutenir⁴⁹.

Il rapporte d'une façon similaire l'arrivée dramatique des secours envoyés par Roissey en 1628 :

Ce renfort de cent cinquante hommes qu'elle [la Compagnie] envoyait aux îles, et qui était prêt à partir de France dès le mois de février, n'arriva à Saint-Christophe que vers la Pentecôte, une partie de ce secours mourut en chemin, et

⁴⁶ *Ibid.*, t. I, p. 520.

⁴⁷ « Choisissez un capitaine et des officiers bien intelligents et d'accord, car au défaut de cela, nous pensâmes périr deux ou trois fois en revenant » (Maurile de Saint-Michel, *Voyages des isles camercanes en l'Amérique*, *op. cit.*, p. 286). Voir aussi Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français*, *op. cit.*, p. 4.

⁴⁸ Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français*, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁹ Dutertre, t. I, p. 15.

presque tous les autres descendirent des vaisseaux si malades et si fatigués qu'on n'en tira que fort peu de service⁵⁰.

La mort est, pour Dutertre, une réalité de la vie en mer. Les statistiques qui ont été établies par les historiens parlent en ce sens⁵¹.

Dutertre témoigne ainsi d'une profonde inclination pour les misères humaines, et consacre une bonne partie de son attention aux conditions de vie à bord des navires, ce qui nous laisse entrevoir sa vision et son ressenti du voyage vers les Antilles.

D'UN VOYAGE À L'AUTRE

Dutertre ne tient pas un discours général sur le voyage transatlantique. Il raconte chacune de ses traversées en suivant la même progression. Tout d'abord, les conditions de départ, l'itinéraire et puis un ou deux éléments marquants du voyage. Enfin, il évoque, et cela est assez rare pour être signalé, le voyage de retour. C'est en ce sens qu'il faut considérer avec attention le titre qu'il donne au récit de ses deux premiers voyages en 1640 et en 1643 dans le tome deux de son *Histoire générale*, « de mes voyages aux Antilles de l'Amérique et de mes retours en France ». Cependant, il ne raconte pas ses voyages de la même manière. Il ne met pas en avant les mêmes événements, certainement pour ne pas se répéter, ou parce que ce qui s'est passé à bord a été sensiblement différent d'un voyage à l'autre. Il cherche à singulariser chaque voyage à travers l'évocation d'un événement particulier. En ce qui concerne le premier voyage, il se soucie essentiellement des conditions des passagers et de leur découverte de l'univers marin. La cérémonie du passage de la ligne est un des éléments centraux de son analyse. Le gros temps rencontré lors du premier voyage de retour est l'occasion de parler des tempêtes. À cette occasion, assurément, apparaissent certaines connaissances de Dutertre à propos de la navigation. Le voyage de retour et le deuxième voyage sont consacrés aux marins, à leurs dures conditions de travail et aux risques qu'ils prennent. Le deuxième voyage

50 *Ibid.*, t. I, p. 21-22.

51 Entre 1725 et 1734, 4,2 % des membres des équipages qui vont vers les Amériques en droiture décèdent en mer. Le taux monte à 14,1 % pour ceux qui effectuent le commerce triangulaire : Alain Cabantous, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (xvi^e-xix^e siècles) », *Histoire, économie et société*, vol. 9, n° 3, 1990, p. 322. Entre 7 et 10 % des passagers vers le Canada décèdent en mer aux xvii^e et xviii^e siècles : André Lachance, « La traversée de l'Atlantique aux xvii^e et xviii^e siècles », *Bulletin mémoire vive*, n° 22, octobre 2007, tiré de « Survivre à l'Atlantique », dans Yves Landry, *Pour le Christ et le Roi. La vie au temps des premiers Montréalais*, Montréal, Libre Expression et Art Global, 1992, p. 51-69. Voir aussi Jean-Marie Kowalski, « Les marins et la mort. Actualité d'un mythe », *La Revue maritime*, n° 492, 2011, p. 90-102.

est l'occasion de parler des escales. À l'occasion, Dutertre se fait hydrographe et insère un petit chapitre – le chapitre 4 – sur le flux et le reflux de la mer. Il retrouve là son intention première de raconter la navigation et les conditions géographiques. Le troisième voyage est placé sous les signes des hésitations et des dangers des pirates. Il est l'occasion de parler des difficultés de quitter la France et des menaces au large dans la Manche. Assurément, Dutertre craint pour sa vie. Il est vrai que le voyage ne se déroule pas comme il était prévu. Mais cette trame ne traduit-elle pas une volonté d'entrer progressivement dans les profondeurs de la vie maritime ?

Un premier niveau

220 Le voyage de Dutertre aux Antilles en 1640 figure en quelque sorte le premier niveau de son analyse de la traversée transatlantique. Il livre un premier regard, fortement marqué par les difficultés et la dureté de la vie à bord. Il consacre ainsi une page entière aux « incommodités » de plusieurs sortes. Il évoque premièrement les conditions d'hygiène déplorables, puis les besoins en eau, comme nous l'avons vu plus haut. Il relève lui-même encore trois éléments d'importance à ses yeux :

Je passe sous silence plusieurs autres incommodités qu'on se peut assez imaginer, et me contenterai de remarquer encore trois choses assez curieuses qui se trouvent dans ces voyages. La première est, qu'arrivant vers le tropique du Cancer, et quelquefois même dès les Canaries, vous faites rencontre des vents que les mariniers appellent alizés [...] la seconde chose remarquable est, qu'au deçà des Canaries jusqu'aux Indes, on voit des troupes de petits poissons voler en bandes [...] la troisième chose est [...] qu'arrivant sous la ligne du tropique du cancer [...] on fait de grands préparatifs, comme pour célébrer quelque fête ou plutôt quelque bacchanale⁵²...

Dutertre s'intéresse finalement à plusieurs aspects de la vie maritime qui ont tous un rapport avec les hommes à bord. Ils concernent l'itinéraire ou plutôt ses raisons : ainsi, les navires longent la côte africaine pour prendre les vents qui vont les porter vers les Antilles. Les autres relèvent davantage de l'anecdote de la vie à bord comme ici les poissons volants. Les poissons volants ont fortement intrigué les passagers et les marins et figurent toujours en bonne place dans les récits, mais, assez curieusement, Dutertre, s'il note l'importance de ces poissons, ne s'étend pas davantage sur leur intérêt pour la vie à bord : il préfère renvoyer le lecteur à d'autres parties de son œuvre sur la vie naturelle et particulièrement sur les poissons. Cependant, même à ce moment de son ouvrage, il ne dit pas

52 Dutertre, t. II, p. 45-46.

ce que ces poissons pouvaient apporter comme source d'alimentation pour les marins et les passagers des navires.

C'est quand il raconte la tempête lors de son retour en France qu'il glisse progressivement vers un autre objet d'étude : les marins qui, par leur vigilance, assurent la bonne tenue du navire et l'arrivée à destination. La protection divine est évoquée à plusieurs reprises, mais c'est leur courage qui, finalement, sauve les navires et les hommes malmenés par les éléments.

Le deuxième voyage ou l'escale de Madère

Dutertre offre avec l'évocation de son deuxième voyage, en 1643, un nouveau volet de la vie des marins. Il se défait de ses premières impressions. Le discours se fait plus profond, et aussi, curieusement, plus sensible, plus anecdotique et moins spectaculaire.

Il consacre une bonne part du chapitre consacré à ses voyages à l'escale de Funchal, sur l'île de Madère, qu'il appelle improprement l'une des Canaries. C'est pour lui l'occasion d'insister sur l'importance et l'utilité des escales. Il est vrai qu'il n'avait pas connu d'escale lors de son premier voyage, ni à l'aller, ni au retour, car le capitaine craignait que les membres de son équipage ne saisissent cette occasion pour quitter le navire⁵³. Il souligne deux éléments, d'une part l'importance de l'escale pour les hommes d'équipage et les passagers, et d'autre part l'habileté du capitaine, un huguenot notoire de Dieppe, pour se faire passer pour un catholique. On sent l'habitude prise par les marins huguenots de dissimuler leur véritable religion pour faire escale dans les îles catholiques. Dutertre reviendra, lors de l'évocation de son troisième voyage, sur le caractère des huguenots, auxquels il attribue une bonne partie de ses déboires⁵⁴.

Mais revenons à Funchal. Dutertre s'attarde à souligner la beauté et la richesse de l'endroit où il est reçu par opposition avec sa situation sur le bateau. Il écrit ainsi :

Ces bons pères [il s'agit des cordeliers] nous reçurent comme des anges, et avec tant de charité, que nous en étions confus. Les chambres où ils nous logèrent étaient lambrissées, les tapettes des oreillers de linge fin, et plissées d'une façon admirable, représentant divers animaux, et les lits et les tables étaient tous couverts de fleurs d'orange⁵⁵.

Terre et mer s'opposent en tous points : l'espace, le confort, les senteurs, la douceur sont loués comme des bienfaits, mais, contrairement à beaucoup de

53 *Ibid.*, t. II, p. 56.

54 *Ibid.*, t. I, p. 506.

55 *Ibid.*, t. II, p. 59.

chroniqueurs et de voyageurs qui racontent des escales, Dutertre ne verse pas dans l'exotisme et l'évocation des lieux, à l'image d'un guide touristique, il ne livre qu'une très courte description de l'endroit, et se consacre presque exclusivement au bien que cela produit sur les hommes car l'escale est indispensable.

Le troisième voyage ou les menaces sur la Manche

Le troisième voyage est l'occasion pour Dutertre de souligner les risques et les menaces qui pèsent sur les voyages aux Îles. Ici, il n'est plus question, ou peu, des vents et des marins. L'itinéraire, est sacrifié en quelques mots, mais il est vrai aussi qu'il est toujours le même. Dutertre parle longuement de son rôle d'intermédiaire du comte de Cérillac pour négocier l'achat de l'île de la Grenade qui motive son voyage.

222

Dutertre doit embarquer à Nantes sur le navire du capitaine Robillard. Mais ce dernier est attaqué et pris par les Dunkerquois. Le dominicain doit donc attendre plusieurs mois que se présente un autre navire à destination des Îles. Il embarque sur un navire hollandais croyant ainsi être protégé. Mais il faut croire que le voyage était placé sous de mauvais auspices, car le lendemain du départ il est pris, contre toute attente, par une frégate anglaise. Les mauvaises relations que le dominicain entretient avec le pilote huguenot du navire enveniment la situation. Ce dernier l'accuse de comploter contre les Anglais et Dutertre reste leur prisonnier, le temps de faire valoir sa version des faits et de faire jouer ses relations en haut lieu. Il est finalement libéré au bout de six semaines, mais « las d'un séjour si ennuyeux⁵⁶ ».

La lecture du récit du troisième voyage laisse l'impression d'une insatisfaction et de doutes, comme si Dutertre se sentait tout à coup moins sûr de lui-même. Les événements malheureux dont il est l'objet, et qu'il rapporte, tendent à souligner qu'il aurait dû se passer de cet ultime voyage. Le titre qu'il donne à sa narration – « Mon voyage à la Martinique, et les risques que je courus » –, est à cet égard évocateur. Il semble tout à coup prendre la mesure du danger du voyage, et le redouter. Était-ce un voyage de trop ? Peut-être aurait-il dû être plus prudent ? Dutertre commence par expliquer qu'il n'était pas favorable au projet d'achat de Cérillac et qu'il n'est finalement intervenu dans cette affaire que sur l'insistance d'un ami, mais il ne s'étend pas sur le sujet. Plusieurs années après, il se reproche de s'être laissé « gagner un peu trop facilement⁵⁷ ». Après s'être entendu avec Cérillac, Dutertre rejoint la Hollande avec Jacques de Maubray, l'émissaire du comte, pour embarquer au Texel au mois de juillet 1656. Mais, « par un nouveau malheur », dit-il, la traversée s'annonce catastrophique.

⁵⁶ *Ibid.*, t. I, p. 506-507.

⁵⁷ *Ibid.*, t. I, p. 504.

Le mauvais temps oblige à relâcher trois fois en Angleterre. Il faudra douze semaines pour atteindre la Martinique là où d'habitude il n'en faut que huit. Et ce n'est pas tout, car le voyage de retour est tout aussi mouvementé. La barque sur laquelle il a embarqué à la Martinique pour rejoindre Saint-Christophe et y chercher un navire pour rentrer en France, est attaquée par des Indiens caraïbes. Ce n'est que l'une des péripéties malheureuses du voyage de Dutertre. Comme il l'écrit lui-même, « le huit [novembre], à la pointe du jour, nous eûmes un présage de ce qui devait nous arriver : un météore s'enflamma vers la poupe de notre barque », annonçant l'arrivée des Sauvages⁵⁸.

Les préparatifs du quatrième voyage ou l'incompétence des hommes

La déconvenue éprouvée n'ébranle pourtant pas notre dominicain qui accepte en 1657 d'accompagner Cérillac à la Grenade. Mais là encore, les préparatifs ne laissent rien augurer de bon. Le navire attendu ne se présente pas et les hommes engagés doivent pour subvenir à leur besoins consommer les denrées qui avaient été achetées. Quand vient enfin l'heure de partir, on lui conseille de quitter l'expédition : « mes amis de Paris me conseillèrent par leurs lettres de le quitter et de me retirer⁵⁹ ». Dutertre décide pourtant de poursuivre l'aventure. Il n'est pas au bout de ses peines. Le navire connaît une voie d'eau et il faut relâcher pour réparer. Il repart le 1^{er} décembre 1657, mais le gros temps le conduit à relâcher en Angleterre à Portsmouth. Dutertre, épuisé, préfère se retirer. Il ne fera pas de quatrième voyage. La façon dont il expose les événements vise à montrer que tout jouait contre un nouveau voyage⁶⁰.

C'est aussi pour lui l'occasion d'alerter une nouvelle fois contre ceux qui mésestiment les dangers de la mer, les inconscients et les mauvais marins, car il ne fait aucun doute pour lui que ce départ catastrophique est de la responsabilité des chefs de l'expédition. Il n'a pas de mots trop durs à l'encontre de ceux qui risquent la vie de leurs équipages :

[le] marchand ne pouvant plus reculer, accommoda son navire, [...] et fit semblant de vouloir mettre en mer après avoir donné le mot à son pilote de le faire périr, aussi bien ne valait-il pas grand-chose. Cela parut clairement aux yeux de tous les bourgeois du Havre ; car il fit déployer la grande voile, dès le milieu du canal, ce qui ne se fait jamais, et vint à pleines voiles heurter un si

⁵⁸ *Ibid.*, t. I, p. 508-509.

⁵⁹ *Ibid.*, t. I, p. 518.

⁶⁰ *Ibid.*, t. I, p. 519-520. Une même mise en perspective est adoptée par l'Anonyme de Grenade à propos du voyage aux Antilles de Cérillac en 1657. Les difficultés du départ et la tempête dans la Manche sont interprétées comme autant de signes funestes : « il y avait quelque intelligence secrète », écrit-il dans *L'Histoire de l'île de Grenade en Amérique* (dans *Corpus antillais*, *op. cit.*, t. IV, p. 213).

grand coup contre la digue, qu'il fut entendu de Honfleur ; et le pilote croyant que le navire en avait assez, sauta à terre de l'autre côté et se sauva[...]»⁶¹.

Cérillac et son lieutenant, le chevalier du Bois, ne sont pas mieux lotis. Ce dernier méconnaît les codes de la mer : « il fit un coup d'un homme qui n'entendait nullement la mer ; car le premier dimanche de décembre de l'année 1657, ayant vu un grand navire de Bayonne qui se mettait en mer, il fit tirer un coup de canon, et commanda qu'on levât l'ancre, le vent étant contraire⁶² ». Cérillac reçoit son lot de critiques :

La nuit venue, le chevalier du Bois voyant que la tempête s'augmentait, et les vents tout à fait contraires, s'approcha de nous, et cria qu'il fallait relâcher. Mais M. de Cérillac [...] résolut de tenir la mer, contre le sentiment de tout le monde. Enfin la tempête devint si furieuse pendant la nuit, qu'on eût bien voulu relâcher, mais il n'était plus temps [...] Cette tempête dura trois jours, pendant laquelle il mourut quinze ou vingt personnes que nous jetâmes à la mer ; et tout ce que nous pûmes faire, après mille peines, ce fut de gagner la côte d'Angleterre, et d'aborder à Portsmouth, où le navire fut dégradé, et tout le monde mis à terre⁶³...

L'entreprise de la Grenade apparaît à la lecture de Dutertre mal préparée et mal commandée. Les qualités de Cérillac sont clairement mises en cause. Dutertre trouve dans la suite des événements la confirmation de ses doutes. En soulignant que le lieutenant envoyé par Cérillac à la Grenade pour prendre possession de l'île en son nom, s'y était mal comporté et avait été fusillé, Dutertre souligne l'échec du projet. Et de conclure laconiquement : « monsieur de Cérillac alla en 1658, après avoir essuyé encore des malheurs inconcevables⁶⁴ ».

Jean-Baptiste Dutertre nous donne, à travers l'évocation de ses différents voyages vers les Îles, sa vision du voyage transatlantique. S'il évoque les conditions de vie des passagers et l'étrangeté du monde maritime, c'est avant tout parce qu'il est un terrien et veut donner des éclairages sur ce qui peut, au premier abord, sembler étrange et nécessiter des explications. Il glisse progressivement vers des thèmes plus intimes de la vie maritime. Il en approfondit d'autres. Ainsi, le thème de la rudesse de la vie de marin est évoqué plusieurs fois, mais

⁶¹ Dutertre, t. I, p. 518.

⁶² *Ibid.*, t. I, p. 519.

⁶³ *Ibid.*, t. I, p. 519-520.

⁶⁴ *Ibid.*, t. I, p. 520. Le lieutenant de Cérillac est François Du Bu. Les péripéties de Cérillac à la Grenade sont rapportées par l'Anonyme de Grenade, *Histoire de l'île de Grenade en Amérique*, *op. cit.*

toujours sous des angles différents. Il y a donc à travers son évocation de ses trois voyages une progression du ressenti. Il nous laisse le sentiment de s'être familiarisé avec cet espace, et d'en dire les secrets.

Assurément, Dutertre ne se satisfait pas de la place de simple témoin, il construit, à partir de l'évocation des différents événements de ses voyages, un discours sur la traversée de l'Atlantique qui, puisant dans son expérience, tente de donner de la profondeur à ses observations et de relater le plus justement possible cette expérience. Ces trois voyages illustrent combien la traversée est toujours un moment éprouvant malgré l'habitude. Et si finalement Dutertre ne nous apprend pas grand-chose de nouveau sur la réalité du voyage transatlantique, il sait en montrer les risques et les dangers, et le courage extraordinaire des sans grade, ces marins qui mettent leur vie en jeu pour assurer la survie de l'entreprise.

CHRONOLOGIE DES VOYAGES DE JEAN-BAPTISTE DUTERTRE AUX ANTILLES

1^{er} voyage

226 Voyage aller : Dutertre quitte Dieppe le 17 janvier 1640 sur un navire de 100-120 tonneaux à destination de la Guadeloupe. Il passe au large des Canaries. Il arrive à la Martinique. Il y reste trois jours, puis passe à la Guadeloupe. Le dominicain Raymond Breton dit qu'il arrive le 21 mars 1640 avec les dominicains La Mare, Jean Dujean, Jacques Legendre, Nicolas de Sainctar, Étienne Fouquet. Dans une autre version de sa relation, ils arrivent le 4 mars⁶⁵.

Voyage retour : Dutertre part de l'île de Saint-Christophe le 14 avril 1642, le jour des Rameaux, sur un navire de 50-60 tonneaux commandé par le capitaine Des Parquets. Il navigue vers le nord, passe aux Bermudes. Il arrive à La Rochelle après quarante-deux jours de navigation.

2^e voyage

Voyage aller : Dutertre gagne Dieppe en décembre 1642. Il attend trois mois les vents favorables. Il part de Dieppe à la fin de mars 1643 sur un navire de 100-120 tonneaux. Il relâche au Havre trois jours plus tard, y reste un jour. Au bout de quinze jours, il arrive au large du cap Finistère ; au bout d'un mois, il arrive à Madère. Il fait escale à Funchal trois ou quatre jours. Raymond Breton précise qu'il part le jeudi saint 1643 et qu'il arrive à la Guadeloupe le jeudi après la Pentecôte, soit le 28 mai 1643, avec Armand de la Paix⁶⁶.

3^e voyage

Voyage aller : 1^{er} départ. Dutertre quitte Nantes le 11 juillet 1655 sur le navire d'un capitaine hollandais. Le lendemain, 12 juillet, le navire est pris par les Anglais et détourné sur Plymouth. Dutertre reste prisonnier six semaines puis rentre en France.

Voyage aller : 2^e départ. Dutertre quitte le Texel début juillet 1656 en compagnie de Maubray et du dominicain Jean-Baptiste Feuillet. Le navire

65 Raymond Breton, *Relations de l'île de la Guadeloupe*, Basse-Terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1978, p. 102 et 113.

66 *Ibid.*, p. 120, 146 et 174.

relâche deux fois en Angleterre et arrive à la Martinique le 28 septembre 1656 après douze semaines de navigation.

Voyage de retour : Dutertre reste sept ou huit jours à Saint-Christophe, puis embarque sur le navire du capitaine Lincieur. Il arrive à Flessingue sans noter d'incident en janvier 1657.

4^e voyage inachevé

Dutertre accompagne Cérillac pour la Grenade. Le départ est prévu du Havre le 7 octobre 1657. L'expédition compte deux navires. Ils ne partent qu'au mois de décembre 1657. La tempête contraint à relâcher à Portsmouth le 6 décembre⁶⁷. Dutertre quitte alors l'expédition et regagne la France.

67 Anonyme de Grenade, *L'Histoire de l'île de Grenade en Amérique*, op. cit., p. 213.

PARCOURIR, OBSERVER ET DÉCRIRE LE MONDE :
LE JOURNAL DU *VOYAGE AUX INDES ORIENTALES*
DE MATHIEU DE GENNES ET LA CONSTRUCTION DES
SAVOIRS PAR LES NAVIGATEURS AU SIÈCLE DES LUMIÈRES

Claire Boër

Doctorante à l'Université d'Aix-Marseille, laboratoire TELEMME

En 1742, Nicolas Lenglet-Dufresnoy affirme dans sa *Méthode pour étudier la géographie* qu'« on ne peut juger sainement des actions d'un Peuple qu'après avoir bien connu sa situation, son climat, la fertilité de son terroir, l'indigence ou la richesse du pays, les mœurs ou le caractère de ses habitants [...] »¹. Le savant français exprime les préoccupations des hommes de son époque qui, dès le début du XVIII^e siècle, cherchent à développer les connaissances sur le monde. Comme le feront De Brosses et Maupertuis quelques années plus tard, il invite les voyageurs, navigateurs et observateurs de toute sorte à parcourir et à décrire le monde.

Certains navigateurs témoignent dans leurs écrits de cette soif de connaissance. C'est le cas de Mathieu de Genne de La Chancelière, officier de la Compagnie des Indes et auteur du *Voyage aux Indes Orientales...*². Ce manuscrit relate son voyage comme premier lieutenant à bord du vaisseau de la Compagnie des Indes le *Penthièvre*, à destination de l'Inde et du Bengale en 1743-1744. L'ouvrage tient à la fois de la relation de voyage et du journal de bord. Il repose sur le journal tenu par l'auteur au cours de sa navigation et en garde la forme, mais il a été rédigé ultérieurement à partir d'autres écrits et mémoires divers. Peu d'éléments permettent cependant de déterminer la date de rédaction de

1 Nicolas Lenglet-Dufresnoy, *Méthode pour étudier la géographie*, 3^e éd., Paris, Rollin fils et de Bure l'Aîné, 1742, p. 65.

2 Bibliothèque Méjanes d'Aix-en-Provence, Ms 236 (206), (désormais Bib. Méjanes Ms 236) : *Voyage aux Indes Orientales, contenant des remarques intéressantes sur la navigation et sur l'état florissant de ces vastes contrées, sur les mœurs, les coutumes et la religion des gentils, avec des réflexions générales et particulières sur le commerce de Bengale, où il est parlé de l'expédition du fameux Nader-Cha dans l'Indostan, et du soulèvement des Marates. À quoi l'on a ajouté des descriptions particulières de tous les pays qu'on a parcourus dans le cours de ce voyage. Par un officier de la Compagnie*. Le manuscrit existe en trois exemplaires, l'un conservé à la bibliothèque Méjanes d'Aix-en-Provence, un autre au Service historique de la Défense à Toulon (Ms 10), et un troisième aux Archives nationales (AN, MAR, 4J/116 n° 60), qui est une copie partielle de l'ouvrage effectuée par le capitaine Charles Porée de La Touche.

façon précise, si ce n'est qu'il a dû être rédigé entre 1744 et 1751, année de la mort de l'auteur. Son contenu très varié, exprimé dans son titre, abondamment illustré pour l'un de ses exemplaires³, restitue l'histoire des pays visités, dont l'Inde et le Canada, ainsi que des sociétés rencontrées, tout en incluant un traité entier sur le commerce réalisé par De Gennes. Celui-ci y insère également des réflexions personnelles, issues de ses nombreuses observations. En affirmant dès la préface de son ouvrage avoir voulu « joindre l'utile à l'agréable⁴ », Mathieu de Gennes indique son intention d'instruire mais aussi de distraire ses lecteurs. Il marque là son espoir d'être lu, à un moment où naît un véritable engouement pour ce type de récit en Europe.

230

L'historiographie des voyages d'exploration maritime au XVIII^e siècle s'est diversifiée depuis quelques années, livrant de précieuses analyses des aspects culturels, sanitaires, ethnologiques et techniques de ces voyages, dont l'étude relève à la fois des domaines de l'histoire maritime, de l'histoire culturelle, de l'histoire des sciences et de l'histoire du livre. Parmi ces travaux, mentionnons les études d'Étienne Taillemite sur les explorations maritimes et scientifiques du XVIII^e siècle, de Numa Broc sur la construction géographique de l'espace au travers de ces expéditions, de Marie-Noëlle Bourguet sur l'étude des voyageurs et la construction savante du monde, et citons également les travaux de Michèle Duchet sur les aspects anthropologiques de ces voyages. François Moureau et Odile Gannier ont privilégié une approche littéraire de ces expéditions, tandis que Jean-Pierre Poussou a proposé une réflexion sur les usages et intérêts de la littérature de voyage pour les historiens⁵. À partir de l'exemple du *Voyage* de Mathieu de Gennes, nous souhaitons, dans la présente étude, interroger plus spécifiquement le rôle des voyages maritimes au commerce, et donc a priori sans visée scientifique⁶. Nous tenterons de percevoir le rôle joué au quotidien par

3 Bibliothèque du Service historique de la Défense Toulon, Ms 10 (désormais Bib. SHD Toulon Ms 10). L'ouvrage contient de nombreux plans et cartes faits par l'auteur, à la différence de celui conservé à la bibliothèque Méjanès, où seule la mappemonde introductive est reproduite. Il s'agit sans doute de l'exemplaire original du *Voyage*.

4 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. II.

5 Nous pouvons notamment citer Étienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Paris, Fayard, 1999 ; Numa Broc, *La Géographie des Philosophes. Géographes et voyageurs français au XVIII^e siècle*, Lille, Université de Lille III, 1972 ; Marie-Noëlle Bourguet, « L'explorateur », dans Michel Vovelle (dir.), *L'Homme des Lumières*, Paris, Éditions du Seuil, 1995 ; François Moureau, « La littérature des voyages maritimes, du Classicisme aux Lumières », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, octobre 1997, p. 243-264 ; Odile Gannier, *La Littérature de voyage*, Paris, Ellipses, 2001 ; Jean-Pierre Poussou, « Le regard d'un historien sur la littérature de voyage », dans Gérard Ferreyrolles, Laurent Versini (dir.), *Le Livre du Monde, le Monde des Livres. Mélanges en l'honneur de François Moureau*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2012, p. 871-888.

6 Cet article reprend en partie mon mémoire de Master 1, intitulé *Journaux de bord et connaissance du monde au Siècle des Lumières*, soutenu en juin 2012 à l'université d'Aix-Marseille.

ces marins du commerce engagés dans les voyages au long cours du XVIII^e siècle. Une approche comparative de plusieurs journaux de bord permet de saisir les perceptions, les attitudes et les sensibilités de leurs auteurs⁷. Nous pouvons alors nous demander comment, à l'instar de Mathieu de Genne, en observant et en décrivant le monde dans leurs journaux de bord, certains de ces navigateurs ont participé à l'accumulation, à la diffusion et à la construction de savoirs nouveaux, et ce dès le début du XVIII^e siècle. Nous questionnerons le lien entre les voyages du commerce au long cours et l'observation du monde par l'étude du rapport de ces navigants à l'altérité, et nous observerons également de quelle façon les connaissances qu'ils acquièrent au cours de leurs voyages sont partagées et diffusées à partir de leurs journaux de bord. Ces journaux, écrits par les officiers et pilotes au cours de leurs navigations, conduisent à examiner quelles ont été les relations entre marine, commerce et développement des connaissances au siècle des Lumières.

NAVIGATIONS COMMERCIALES ET OBSERVATION DU MONDE

L'exemple du voyage de Mathieu de Genne de la Chancelière sur le *Penthièvre*

Depuis l'ordonnance de la Marine de 1689, les officiers et pilotes ont obligation de tenir un journal de bord rendant compte de la navigation et du service du navire⁸. En 1733, le *Règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes* oblige ses officiers et pilotes à tenir ce journal, qu'ils doivent remettre à leur retour aux autorités du port de Lorient⁹. Ces journaux apportent à ceux qui les consultent des connaissances relatives à la navigation, mais aussi aux mers et aux terres parcourues par ces navigants, et renseignent sur les sensibilités de ces hommes.

Le journal de Mathieu de Genne restitue la navigation du *Penthièvre*, en même temps qu'il livre les réflexions de l'auteur. Fils de Mathieu de Genne de La Chancelière, receveur des fouages et des garnisons de Saint-Malo, et

7 Sur un corpus total de cinquante-deux journaux de bord, nous avons principalement examiné des journaux de la Compagnie des Indes, à destination de l'Inde ou de la Chine, bien que ceux de bâtiments commerciaux et militaires naviguant dans d'autres espaces l'aient également été afin d'effectuer des comparaisons ponctuelles. Parmi les journaux les plus utilisés, citons les suivants : Archives nationales fonds Marine (désormais AN, MAR), 4J/144^o, Journal de la Royale, 1682-1683 ; *ibid.*, 4J/47 n° 73, Journal de la Toison d'Or, 1706-1708 ; *ibid.*, 4J/94 n° 87, Journal du Solide, 1719-1721 ; *ibid.*, 4J/97 n° 53, Journal du Condé, 1733-1734 ; *ibid.*, 4J/97 n° 47, Journal de la Galathée, 1733-1735 ; *ibid.*, 4J/100 n° 90, Journal du Penthièvre, 1740-1742 ; *ibid.*, 4J/144^o n° 51, Journal du Prince, 1747-1750 ; *ibid.*, 4J/144^o n° 67, Journal de l'Éléphant, 1758-1761.

8 Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de marine du 15 avril 1689, Livre 1^{er}, titre septième, art. 23 et 24.

9 *Règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes, arrêté en l'assemblée d'Administration du 16 septembre 1733*, Paris, 1733, Titre XXX, art. I.

de Marie Choppelin, il est né le 18 avril 1695 à Vitré¹⁰, au sein d'une famille de la vieille noblesse bretonne ayant compté plusieurs marins, mais aussi des littérateurs et polémistes¹¹. Il entre en 1733 au service de la Compagnie des Indes, comme second lieutenant, ce qui laisse supposer une certaine expérience maritime, peut-être acquise au sein de la Marine royale. Il est d'abord second lieutenant à bord du *Comte de Toulouse* pour la Chine, du 6 novembre 1733 au 11 juillet 1735¹², puis, en 1736-1738, premier lieutenant à bord du *Condé*, pour la Chine, grade qu'il conserve pour une seconde navigation sur le même navire en 1738-1740¹³. En 1743-1744, il embarque sur le *Penthièvre*, toujours en qualité de premier lieutenant¹⁴. Il est capitaine en 1747 sur le vaisseau le *Prince*, dont il est débarqué avant le départ le 16 juin 1747, et remplacé par Antoine L'Évêque de Beaubriand¹⁵. Retiré du service en 1748, il meurt en 1751 à l'âge de cinquante-six ans¹⁶. Mathieu de Gennes, du quartier maritime de Saint-Malo, est un marin mais aussi à certains égards un homme de lettres qui affirme avoir écrit divers mémoires, en particulier sur le commerce, présentés à la Compagnie des Indes et à l'Académie Française. Il a également rédigé une relation de son voyage à bord du *Comte de Toulouse* en 1733-1735, dont le brouillon est conservé à la Bibliothèque nationale de France¹⁷. Il est aussi l'auteur de plusieurs relations de ses voyages, accompagnées de nombreuses cartes et plans, adressées au ministre de la marine Maurepas et remis au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine¹⁸.

La navigation de Mathieu de Gennes sur le *Penthièvre* se déroule du 28 janvier 1743 au 29 décembre 1744. Le trajet est classique : partant de Lorient et empruntant sur environ vingt-trois mois la route de l'Inde et du Bengale, le vaisseau fait escale à Santiago au Cap-Vert, à Anjouan aux Comores, puis à Pondichéry, et enfin à Chandernagor au Bengale. Il revient en France en passant par l'Île de France, l'Ascension, Louisbourg en Nouvelle-France, et enfin Lorient. La seule originalité du voyage est ce détour par Louisbourg du

10 Archives Départementales Ille-et-Vilaine, 10 NUM 35601 79, Vitré, Notre-Dame, 1695, Baptêmes, Mariages, Sépultures, Commune de Vitré, Archives en ligne.

11 René Kerviler, *Répertoire général de Bio-Bibliographie Bretonne*, Livre premier, Rennes, Librairie générale de J. Plihon et L. Hommay, J. Floch, Imprimeur-éditeur à Mayenne, 1978.

12 Service historique de la Défense Lorient (désormais SHD Lorient), 1P 172-218, Rôle d'équipage du *Comte de Toulouse*, 1733-1735.

13 SHD Lorient 1P 175-274, Rôle d'équipage du *Condé*, 1736-1738.

14 SHD Lorient 1P 183, Rôle d'équipage du *Penthièvre*, 1743-1744.

15 SHD Lorient 2P 33-11.18, Rôle d'équipage du *Prince*, 1747-1750.

16 Je remercie M. Philippe Haudrière pour m'avoir aimablement communiqué ces informations sur Mathieu de Gennes.

17 Bibliothèque nationale de France, Nouvelles acquisitions françaises, 9347, Collection Margry, fol. 12-46, « Observations sur les mœurs et les coutumes des Chinois par le Sr De Gennes de La Chancelière, lieutenant sur le vaisseau le Comte de Toulouse... », 1733-1735.

18 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. IV.

22 juillet 1744 au 30 novembre 1744, rendu nécessaire par le début de la guerre de Succession d'Autriche. La plupart des vaisseaux de la Compagnie des Indes à destination de l'Inde et du Bengale suivent une route similaire et effectuent les mêmes escales¹⁹. Les vents et conditions de navigation mais aussi l'importance de la mission commerciale empêchent les détours parfois souhaités par des officiers qui, comme le capitaine Étienne Marchand à la fin du siècle, regrettent de ne pas pouvoir visiter certaines îles et contrées :

[...] car étant chargé d'une mission pour le succès de laquelle je me trouvais déjà trop tard dans ces parages, je ne voulus pas m'exposer aux reproches d'avoir sacrifié les intérêts de mes commettants, à des découvertes dont je n'étais pas chargé²⁰.

Ainsi, dans ce voyage les impératifs du commerce définissent non seulement les lieux et la durée de l'observation, mais aussi la façon dont le voyageur observe. De Gennes relève en priorité ce qui pourra intéresser un marin, comme les ressources d'une escale en nourriture, en eau ou en bois, ainsi qu'il le fait à propos de l'Acadie :

Cette presque île est (au sentiment de ceux qui connoissent le Païs), une des plus fertile contrée de l'amerique. Le blé y vient a foison. Les paturages y nourrissent du bettail en quantité. Les bois pour la construction y sont des plus beaux [...]. Il y a plusieurs bancs, au long de la côte, qui sont couverts de morues, ou les Anglois font des peches abondantes. Cette côte est saine [...]²¹.

Ce type de description est fréquent dans les journaux de bord, tel celui de la *Toison d'Or* qui indique, au début du siècle, à propos de l'île de la Trinité, qu'« il n'y a ny bois ny eau à prendre. La chasse y est abondante d'oiseaux marins [...] »²². Pour Michel Vergé-Franceschi, le marin est à l'affût de tout en mer et a de l'intérêt pour le monde, car c'est de lui que dépend sa survie. Il est donc prédisposé à observer et à décrire son environnement et, lorsqu'il le peut, à consigner ses souvenirs par écrit²³. Les journaux véhiculent ainsi une vision

19 Philippe Haudrère, *Les Compagnie des Indes orientales. Trois siècles de rencontres entre Orientaux et Occidentaux*, Paris, Éditions Desjonquères, 2006, p. 136-137.

20 *Journal de bord d'Étienne Marchand : le voyage du « Solide » autour du monde, 1790-1792*, Édition établie et présentée par Odile Gannier et Cécile Picquoin Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2005, p. 301.

21 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. 514.

22 AN, MAR, 4J/47 n° 75, *Journal de la Toison d'Or*, 1706-1707, p. 19.

23 Michel Vergé-Franceschi, « De la relation de voyage dieppoise au traité de marine parisien », dans Annie Charon, Thierry Claës, François Moureau (dir.), *Le Livre maritime au siècle des Lumières, Édition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2005, p. 27-49, *loc. cit.* p. 28.

partielle du voyage, puisque de nombreux éléments sont évacués au profit de ce que l'on considère comme nécessaire et important.

Si la navigation du *Penthièvre* ne présente pas d'originalité particulière, le journal de Mathieu de Gennes est également ordinaire par sa forme, la navigation qu'il relate et certaines informations qu'il donne. Mais il est en même temps singulier par le propos de l'auteur, sa densité, sa richesse et la précocité de sa réflexion ; il s'inscrit donc dans un contexte différent de celui que nous observons après le « tournant » du milieu du siècle et ses avancées techniques, cartographiques et géographiques²⁴.

Des officiers de marine curieux et entreprenants

Mathieu de Gennes est un homme curieux du monde qui l'entoure. Il affirme d'ailleurs que c'est cette « inclination naturelle qu'il a pour les étrangers²⁵ » qui le pousse à parcourir et à décrire le monde. Ainsi, alors que le *Penthièvre* fait escale pour deux mois au Bengale, il a :

234

[...] tout le loisir de satisfaire à l'envie que j'avois de voir le pais et de pousser plus loin ma curiosité [...]. N'ayant donc pas mieux à faire, j'entrepris le voiage de Cassenbasar, d'ailleurs le plaisir de voyager aiant toujours été ma passion dominante je pris mon parti d'autant plus volontiers [...]²⁶.

Ce voyage de vingt-deux jours est l'occasion pour lui d'effectuer de nombreuses descriptions du Bengale, de ses habitants et de leurs mœurs. Beaucoup d'entre elles sont inédites car les voyageurs européens restent généralement sur les côtes et négligent une grande partie des pays où ils séjournent. L'auteur s'intéresse à la vie quotidienne des hommes et recueille une foule de renseignements dont il rend compte dans son récit, tels que le travail pénible des bateliers, ou encore le goût prononcé des habitants pour les bains :

Les bains sont frequens parmi ces peuples ; ils en font communément usage plusieurs fois dans le jour ; ils se frotent ensuite le corps avec de l'huile de cocos qui vraisemblablement empêche la trop grande transpiration et fait quetant moins accablez par les sueurs, ils en supportent mieux la fatigue²⁷.

24 Étienne Taillemite, « Les marins français à la découverte du monde », dans Danielle Lecoq, Antoine Chambard (dir.), *Terres à découvrir, Terres à parcourir, Exploration et connaissance du monde, XI^e-XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 167-183, loc. cit. p. 171.

25 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 407.

26 *Ibid.*, p. 118.

27 *Ibid.*, p. 135.

Il effectue également des observations astronomiques et topographiques du Gange, qu'il restitue sous la forme d'une carte insérée dans son manuscrit²⁸. Celle-ci, en plus de livrer de précieuses informations nautiques, fige le voyage dans sa dimension globale et invite le lecteur à suivre pas à pas l'auteur dans son exploration. Le voyage sur le Gange est aussi l'occasion pour lui d'utiliser tout un vocabulaire local, tel que « Carry » ou « Basara »²⁹.

La restitution de ces termes permet à l'auteur d'authentifier ses observations. Ce goût de la découverte et de la rencontre est chez Mathieu de Gennes le résultat d'une sensibilité particulière. Sa curiosité le pousse à parcourir et décrire le monde. Comme nombre de ses contemporains, il cherche à embrasser de son regard l'ensemble de son environnement. Il dresse alors un catalogue qui peut parfois donner à son ouvrage l'aspect d'un « fourre-tout », pour reprendre une expression de Numa Broc³⁰.

Les voyageurs se déplacent cependant rarement par curiosité, car le déplacement a généralement un motif professionnel. Mais, comme pour De Gennes, ce sont le goût du voyage, l'occasion, ou encore le désir de découverte, qui font du voyageur un explorateur³¹. Cet intérêt manifesté à l'égard des hommes et du monde dont témoigne De Gennes se retrouve aussi chez d'autres officiers de marine. En 1698-1701, alors qu'il passe le détroit de Magellan et navigue dans les Mers du Sud, Jacques Gouin de Beauchesne, commandant du *Phélyppeaux*, dit « abandonney avec chagrin l'envie [...] de voir cette frontiere³² ». Il montre par là son intérêt pour les contrées étrangères qu'il explore. Nous retrouvons cette attitude et ce sens du contact humain chez le capitaine de la *Toison d'Or* qui, en 1706-1707, fait part de son désir de découvertes en écrivant dans son journal à propos de l'île de la Trinité dans la mer des Caraïbes :

[...] j'ay mis pied à terre malgrez tous les dangers, pour visiter ce mauvais isle j'ay monté au plus haut des montagnes qui sont un peu praticable pour voir les deux extremitez de l'isle [...] ³³.

28 Bib. SHD Toulon, Ms 10, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.* : « Fleuve du Ganges, rectifié et corrigé sur le flambeau anglais ».

29 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.* : « Carry : sorte de ragoût de viande ou de poisson, ou de légumes que l'on mange avec le riz », p. 150 ; « Basara : bateau long et léger où l'on est à couvert », p. 119.

30 Numa Broc, « Voyages et géographie au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, Tome 22, n° 2, 1969, p. 137-154, loc. cit. p. 138.

31 Marie-Noëlle Bourguet, « Voyage, collecte, collections. Le catalogue de la nature (fin XVII^e-début XIX^e siècles) », dans Danielle Lecoq, Antoine Chambard (dir.), *Terres à découvrir, Terres à parcourir...*, *op. cit.*, p. 185-207, loc. cit. p. 186.

32 AN, MAR, 4J/47 n° 75, Journal du *Phélyppeaux*, 1698-1701, p. 12.

33 AN, MAR, 4J/47 n° 73, Journal de la *Toison d'Or*, 1706-1707, p. 18.

Si les descriptions des journaux de bord sont rarement aussi complètes que celles du *Voyages aux Indes orientales*, pour autant elles ne sont pas toujours absentes. Ainsi, le journal des *Deux-Couronnes* en 1715-1716, commandé par Girard Dudemaine et dont l'auteur est anonyme, contient de longues descriptions, notamment de Pondichéry et de ses habitants, mais aussi de leurs mœurs et coutumes, comme lorsque l'auteur décrit les charmeurs de serpents de la ville³⁴. En 1747-1750, le capitaine du *Prince*, Antoine L'Évêque de Beaubriand, témoigne, lui, d'un fort intérêt pour l'histoire naturelle, en décrivant fréquemment les animaux et plantes qu'il observe. Ce marin rapporte également des échantillons, comme par exemple de « l'huile de frégate [qui] est tres bonne pour les rhumatismes, les petits ont un duvet qu'on peut comparer a celui de l'agneau. J'en apporte pour la curiosité³⁵ ».

236

Ces descriptions soulignent l'attention de leurs auteurs pour ce qui leur est étranger, et traduisent leurs sensibilités respectives. Certains d'entre eux retiennent le spectacle de la nature, ses ressources et particularités, mais ils sont également attentifs aux hommes qui peuplent ces terres. Mathieu de Gennes, qui s'intéresse particulièrement au commerce, aux ressources et aux hommes, n'est pas insensible à son environnement et dit ainsi à propos du Bengale que : « [...] le pais est gras et fertile partagé en riz et en prairies, entremêlées d'arbres fruitiers, qui contribuent à la beauté du paysage³⁶ ». Le regard n'est jamais neutre car il est empreint des considérations politiques, religieuses, philosophiques et morales de celui qui l'exprime, et révèle donc sa personnalité.

Cette curiosité, qui transparait à la lecture des journaux de bord, témoigne aussi de la qualité des officiers de la Compagnie des Indes, dont fait partie Mathieu de Gennes. Possédant une solide formation alliant théorie et pratique, ils sont cultivés et sensibles au progrès scientifiques et techniques de leur temps. Ces observations et découvertes sont d'ailleurs encouragées par l'État et la Compagnie des Indes, que l'on songe à l'expédition de Lozier-Bouvet à la découverte des terres australes en 1738-1739, ou encore aux différentes campagnes du capitaine-hydrographe de la Compagnie des Indes, Jean-Baptiste d'Après de Manneville.

34 Bib. Méjanes Ms 235, Journal des *Deux-Couronnes*, 1715-1716, p. 121.

35 AN, MAR, 4J/144^o n^o 51, Journal du *Prince*, 1747-1750, p. 93.

36 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 137.

UNE DÉCOUVERTE DE TERRES ET DE PEUPLES

Une volonté de rendre compte de la diversité du monde

Au XVIII^e siècle, le goût pour le lointain et l'ailleurs porté par la société des Lumières introduit un nouveau rapport à l'autre. La nature et les hommes, désormais regardés pour eux-mêmes, excitent la curiosité des Européens, à commencer par les marins, premiers observateurs de ces contrées lointaines. Ils prennent conscience, à partir des années 1730-1740, que de larges parties du globe restent encore inconnues³⁷. Les relations de voyage sont alors peuplées de descriptions de « sauvages » et d'îles mythiques, tels que les Patagons ou le mythe du continent austral, encore tenace à cette époque.

Mathieu de Genne illustre ce nouveau rapport à l'autre. En provoquant la rencontre, en analysant et critiquant, il fait preuve d'une remarquable lucidité, comme lorsqu'il écrit à propos des Hindous :

Au surplus, l'Etat malheureux de ces peuples fait pitié [...]. La raison selon moy, vient de la distinction des castes [...]. Une autre raison encore est que l'avidité du marchand maure [...] fait travailler l'artisan, surtout le tisserant, à un prix si médiocre, que le meilleur ouvrier pouvant à peine subsister, se trouve hors d'état de rien entreprendre par lui-même : ce qui fait que les richesses du pais qui toutefois sont immenses, se trouvent très mal partagées³⁸.

Mathieu de Genne observe avec ses yeux et ses connaissances d'Européen, et comme beaucoup d'hommes de son temps sa vision est nécessairement européocentrée. Il livre cependant une réflexion détaillée sur les pays visités et les peuples rencontrés, et le voyage est pour lui un moyen d'exercer son esprit à l'altérité. Il apparaît dès lors comme porteur des thèmes de prédilection des Lumières, comme en témoignent son approche raisonnée des civilisations rencontrées et son esprit d'ouverture aux sciences, au progrès et à la découverte.

Si l'auteur sacrifie parfois à la conversation mondaine et à l'anecdote, l'observation personnelle et directe tient une place centrale dans le manuscrit et traduit sa volonté de rendre fidèlement compte du monde observé. C'est d'ailleurs là une caractéristique commune à ces relations de voyage du XVIII^e siècle. L'œil est « expert », pour reprendre la formule de François Moureau, puisque la vue est mise au service de la connaissance³⁹. De Genne a conscience de l'importance des observations qu'il effectue et met régulièrement en avant leur fiabilité, comme il le fait par exemple dans sa description de l'île de l'Ascension. Afin de prouver ses dires quant à l'étendue de l'île qu'il a lui-même

37 Étienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde...*, op. cit., p. 171-172.

38 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Genne, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 304.

39 François Moureau, « L'œil expert : Voyager, explorer », *Dix-Huitième Siècle*, n° 22, 1990, p. 5-12.

calculée, il insère dans son manuscrit un croquis qui résume sa démonstration mathématique⁴⁰. Les chiffres renforcent le propos de l'auteur et traduisent son envie de présenter d'exactes observations à ses lecteurs.

Cette évolution du regard sur le monde au XVIII^e siècle se retrouve dans d'autres récits de voyages et dans les journaux de bord. Si ceux du début du siècle paraissent assez peu rigoureux dans leurs observations, les descriptions se précisent et se complètent au cours du siècle. L'écriture se formalise et le voyageur-observateur fait désormais appel à sa raison, comme le montre De Gennes qui affirme n'accorder aucun crédit aux rumeurs de continent austral, « pure chimère » selon ses mots⁴¹. La réflexion de Mathieu de Gennes peut ainsi paraître précoce quand il affirme la nécessité d'évacuer le merveilleux au profit d'observations réelles et rigoureuses, qui ne reposent pas sur des mythes ou de vagues propos rapportés. Il illustre le constat de Nicolas Lenglet-Dufresnoy qui écrit dans sa *Géographie* :

238

On sçait que la plûpart des premiers voyageurs ont donné beaucoup plus dans le merveilleux que dans l'utile, au lieu que les modernes sont aujourd'hui assez attentifs sur les chose utiles & interessantes, & sont très circonspects sur ce qui paroît extraordinaire⁴².

Le mot d'ordre étant d'être utile, l'évolution dans la perception du monde se traduit par une exigence nouvelle de rationalité.

Des incompréhensions, refus et rejets

Le rapport de ces gens de mer à la diversité du monde peut aussi se traduire par des refus et des rejets. Nous relevons souvent une certaine méfiance à l'égard des populations rencontrées, méfiance qu'exprimaient déjà les premiers explorateurs au XVI^e siècle, ce qui relativise l'évolution du regard sur le monde. De Gennes juge souvent « ridicules » les mœurs et la religion des populations visitées. Ainsi note-t-il à propos des Hindous : « J'eus d'autant plus lieu de réfléchir sur la simplicité ridicule des gentils [...] »⁴³. Lorsqu'il parle des Tibétains qui « [...] exposent les morts à la voirie, pour être devorés par les chiens », il s'interroge : « Que peut on penser de toutes ces absurditez⁴⁴ ? ». Le regard porté sur ces populations est ainsi parfois teinté de mépris. En 1721-1723, le pilote du *Saint-Albin* dit aussi à propos des Hindous qu'« ils adorent Jean Grenas

40 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit. : « Démonstration pour prouver l'étendue de l'île de l'Ascension du côté de l'Est », p. 463.

41 *Ibid.*, p. 465.

42 Nicolas Lenglet-Dufresnoy, *Méthode pour étudier la géographie...*, op. cit., p. 164.

43 Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 298.

44 *Ibid.*, p. 334-335.

qu'il prennent pour leur profeste et qu'il est une figure hideuz comme aussi les tigres, les lions [...]»⁴⁵. Pour lui les Hindous, idolâtres, sont « barbares » et dangereux et, contrairement à De Gennes, il ne cherche ni à en savoir plus, ni à comprendre les origines des coutumes observées.

Le regard stéréotypé répond à l'imagination collective européenne. Monde sauvage et monde civilisé s'opposent dans ces textes. Les indigènes de Nouvelle-France sont par exemple jugés sévèrement par l'officier de Saint-Malo. Ainsi, en parlant des « Américains » qu'il rencontre lors de son escale à Louisbourg, Mathieu de Gennes écrit :

A l'égard des Americains originaire, que nous designons sous le nom de sauvage, il faut convenir quoiqu'on en dise, qu'ils ont bien l'air de ce qu'on entend par cette épithète à en juger par quelqu'uns que j'ai vu. Il ne paroît pas que la frequentation des françois les ait bien civilisez. Ils ont je ne sçai quoi de féroce dans les yeux⁴⁶.

À la fin du siècle, le capitaine ciotaden Étienne Marchand livre une image assez similaire des habitants de Norfolk. L'environnement naturel détermine les caractéristiques physiques et morales des populations. Dans le cas des naturels d'Amérique du Nord, tant pour Mathieu de Gennes que pour Étienne Marchand, c'est le climat excessif de leur contrée qui les rend inférieurs⁴⁷. Les préjugés et stéréotypes structurent la plupart des réflexions sur les sociétés et populations. La méfiance n'est pas absente, et même si De Gennes cherche à s'en détacher, nous sommes parfois loin du voyageur-philosophe prôné par les Lumières⁴⁸. Chez De Gennes tout comme chez les auteurs d'autres journaux de bord, la peur s'exprime parfois face à l'étranger et à l'inconnu, tandis que la méfiance réduit les interactions entre visiteurs et visités.

En parcourant et en décrivant le monde, attentif à sa diversité, De Gennes comme d'autres voyageurs, peut aussi être confronté à une altérité difficile à accepter. Si certaines coutumes sont incomprises, d'autres sont systématiquement rejetées. Une coutume représentative de ce rejet est celle du sati. Ce rite, longuement décrit par Mathieu de Gennes, qui y assiste lors de son voyage en Inde, est perçu comme une « barbare coûtume⁴⁹ » par les Européens. Le sati renvoie à la crémation des veuves qui, par amour conjugal, s'immolent sur le bûcher de leur mari afin de renouer les liens du mariage⁵⁰.

45 AN, MAR, 4J1/94 n° 16, Journal du *Saint-Albin*, 1721-1723, p. 54.

46 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 509-510.

47 Michèle Duchet, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières...*, op. cit., p. 18.

48 Numa Broc, « Voyages et géographie au XVIII^e siècle... », art. cit., p. 145.

49 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. 146.

50 Frédéric Tinguely, « Aux limites du relativisme culturel : les Lumières face à l'immolation des veuves de l'Inde », *Dix-Huitième Siècle*, n° 38, 2006/1, p. 449-462, loc. cit. p. 450.

De Gennes utilise un vocabulaire particulièrement tragique pour décrire la scène :

Cependant l'après disnée nous arrêtâmes par curiosité pour voir un spectacle aussi rare qu'il est digne de compassion (c'étoit une femme qui aloit se brusler vive avec son mari mort). [...] Un lit élevé sur un bucher, ou etoit etendu le mort, faisoit l'appareil de cette triste scene. La femme determinée à se brusler vive [...] s'étendit tout de son long sur le buscher, avec une assurance qui sembloit revolter la nature⁵¹.

Les mots « malheureuse », « victime », « tragique » et « pauvre créature » reviennent à plusieurs reprises dans le récit. L'auteur, marqué par la scène, cherche à en faire ressortir toute l'horreur. Nous pouvons cependant observer la théâtralité dont il fait parfois preuve à cette occasion en mêlant le tragique et l'étonnement. S'il se projette mentalement dans la scène dont il interroge l'origine, De Gennes en atténue l'importance, lorsqu'il indique que :

240

[...] ces sortes de spectacles deviennent plus rares de jour en jour, puisque beaucoup d'européens qui habitent dans l'Inde depuis plusieurs années n'ont pu satisfaire leur curiosité a cet egard⁵².

Au-delà du sentiment d'horreur qu'inspirent ces rites, le sati comme le cannibalisme, nous pouvons percevoir un certain « voyeurisme » chez ces voyageurs, ainsi qu'on pouvait déjà l'observer au XVI^e siècle, dans les récits des conquistadors espagnols. L'originalité de Mathieu de Gennes tient cependant au fait qu'il cherche à en comprendre l'origine et le sens. Ces incompréhensions, refus et rejets des coutumes étrangères soulignent l'opposition entre la société occidentale et le reste du monde.

UN PARTAGE ET UNE DIFFUSION DES CONNAISSANCES SUR LE MONDE

« Joindre l'utile à l'agréable »

Aussi, dans quelle mesure ces journaux, qui consignent la découverte au quotidien, participent-ils à la construction des savoirs ? Leur intérêt est connu et affirmé par les ordonnances et règlements royaux, ainsi que par le *Règlement touchant la marine de la Compagnie*. Les officiers et pilotes en ont conscience, et c'est pourquoi Mathieu de Gennes déclare dès la préface de son ouvrage

⁵¹ Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. 141-143.

⁵² *Ibid.*, p. 148.

« avoir voulu joindre l'utile à l'agréable⁵³ ». Il rejoint Beaubriand qui écrit, en 1747-1750 :

C'est lorsqu'on veut aller dans un endroit où l'on n'a jamais été qu'on a besoin de l'instruction la plus étendue. C'est la l'utilité des journaux ; et c'est dans ces occasions qu'on souhaite de trouver l'exactitude la plus scrupuleuse⁵⁴.

La dimension utilitaire est inhérente au journal de bord, et les officiers qui les tiennent en ont une conscience aigüe, comme l'a rappelé Philippe Bonnichon, pour qui ces journaux « témoignent d'un état d'esprit positif de la part de ces praticiens⁵⁵ ». Le voyageur, ici le marin, a conscience de posséder un savoir sur le monde, fruit de ses observations et rencontres, qu'il consigne dans son journal.

Dans ces écrits, l'iconographie tient une place particulière. Très présente dans l'ouvrage de Mathieu de Genes comme dans d'autres journaux de bord, elle traduit de manière immédiate et directe le souci de consigner la découverte et de représenter le monde. Le manuscrit de Mathieu de Genes contient seize documents iconographiques réalisés par l'auteur. Ces illustrations comprennent une mappemonde, six cartes et plans locaux, huit profils de côtes, une représentation « ethnographique » et deux documents imprimés donnés à l'auteur. Les journaux de bord contiennent souvent de tels croquis, à l'instar de ceux de la *Toison d'Or* en 1706-1708, du *Solide* en 1719-1721, de la *Galathée* en 1733-1735, du *Condé* en 1741-1742 ou encore de l'*Éléphant* en 1758-1761⁵⁶.

Ces documents sont en adéquation avec l'éducation au métier de la mer reçue par ces hommes puisqu'il s'agit de compétences requises des navigateurs depuis le milieu du xvii^e siècle. Leur but, avant tout utilitaire, s'inscrit dans un discours scientifique. Ils n'en livrent pas moins une certaine vision et représentation du monde : celle de leurs auteurs à une époque donnée⁵⁷. Cette présence a

53 *Ibid.*, p. II.

54 AN, MAR, 4J/144^o n^o 51, Journal du *Prince*, 1747-1750, p. 12.

55 Philippe Bonnichon, « Pratiques maritimes d'après les journaux de bord : la croisière de la frégate l'*Adelays* pour les Mascareignes et retour, à la fin de la guerre de succession d'Espagne », dans *Les Européens et les espaces océaniques au xviii^e siècle*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 25-54, *loc. cit.* p. 34.

56 AN, MAR, 4J/47 n^o 73, Journal de la *Toison d'Or*, 1706-1708 ; *ibid.*, 4J/94 n^o 87, Journal du *Solide*, 1719-1721 ; *ibid.*, 4J/97 n^o 47, Journal de la *Galathée*, 1733-1735 ; *ibid.*, 4J/101 n^o 92, Journal du *Condé*, 1741-1742 ; *ibid.*, 4J/144^o n^o 67, Journal de l'*Éléphant*, 1758-1761.

57 Catherine Bousquet-Bressolier, « L'œil du cartographe ou réflexions sur un monde vu de près », dans Catherine Bousquet Bressolier (dir.), *L'Œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1995, p. 7-16, *loc. cit.* p. 8.

également un objectif pédagogique. Si de Gennes place une mappemonde en introduction de son ouvrage c'est :

Pour distinguer d'un coup d'œil les routes principales qu'on a tenu dans le cours du voyage, on a placé à la tête de ce livre, partie d'une mappemonde sur laquelle on a désigné la trace du vaisseau⁵⁸.

La carte, en plus d'offrir une vision d'ensemble du monde tel qu'il est alors connu, permet une représentation « mentale » du voyage. Elle fait partie intégrante du récit, qu'elle illustre, décore et complète, et dont elle facilite la compréhension⁵⁹. Les vues de terre, que l'on retrouve le plus souvent dans les journaux de bord, permettent de reconnaître facilement une côte et de déterminer la position en mer, afin de rendre la navigation plus sûre. Les plans sont aussi accompagnés de relevés utiles à la création de nouvelles cartes, comme ceux qui accompagnent la vue des îles d'Anjouan, de Mohéli et de Comores faite par Mathieu de Gennes⁶⁰.

242

Si de tels plans sont fréquents dans de tels journaux, ceux placés dans le manuscrit de Mathieu de Gennes se singularisent par leur nombre et leur qualité. Ils mettent en valeur l'originalité de l'ouvrage et témoignent de la volonté de l'auteur de participer, par son activité cartographique, à une meilleure connaissance du monde.

Une circulation des connaissances par les journaux de bord

Les journaux de bord interviennent aussi dans la diffusion des savoirs. En circulant, en premier lieu entre les navigateurs, ils participent à un échange de connaissances. Les navigateurs se prêtent leurs journaux ou des extraits de ces derniers, à l'instar de Mathieu de Gennes qui déclare avoir pris connaissance des routes suivies par d'autres navigateurs et les avoir comparées à ses propres observations et aux cartes en sa possession⁶¹. Après une erreur d'estime lors de l'atterrage à l'île Rodrigues, il cite plusieurs vaisseaux de la Compagnie des Indes qui se sont trouvés dans des situations similaires : « Le vaisseau la Paix en 1740 trouva 200 lieux d'erreur, plus ouest que l'estime. Le Triton, l'année suivante, en trouva autant⁶² ». L'auteur montre là son attention pour les navigations les plus récentes effectuées par les vaisseaux de la Compagnie des Indes, savoir sans doute

58 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit., p. VII.

59 Catherine Briand, « L'illustration du livre de voyage maritime au XVIII^e siècle (le fonds ancien de la bibliothèque municipale de Brest) », art. cit., p. 219-243, loc. cit. p. 229.

60 Bib. Méjanès Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, op. cit. : « Vues et relevements qui sont essentiels, pour le gissement des îles d'Anjouan, de Moely et de Comore ».

61 *Ibid.*, p. 20.

62 *Ibid.*, p. 424.

acquis en consultant les journaux des navires concernés ou en discutant avec leurs officiers. D'ailleurs, De Gennes affirme qu'il a recours à divers « [...] mémoires, dont [il a] eû communication », relations de voyages et autres documents qui lui permettent d'accroître ses capacités nautiques et géographiques, mais aussi d'en savoir plus sur certains points précis comme les mœurs des pays qu'il parcourt⁶³.

Cet échange d'informations tout comme l'effort fait pour connaître au mieux les routes qu'il suit n'est pas propre à De Gennes. Les navigateurs affirment souvent dans leurs journaux faire de même. Ainsi, le capitaine de la *Toison d'Or*, qui navigue dans les mers du Sud, écrit dans son journal en 1706-1708 :

Voilà comme les dits rochers m'ont paru [...] sur tous les memoires que j'ay lue personne n'en fait mention que ceux qui ont euz aux Indes [...] ⁶⁴.

Cependant, même dans des eaux plus familières telles que celles fréquentées par De Gennes, la mauvaise qualité des cartes et l'incertitude des navigations rendent nécessaire ce partage d'informations.

Ce faisant, les navigateurs au commerce contribuent à une première circulation des savoirs. C'est d'autant plus vrai à mesure que l'on avance dans le siècle et que les observations contenues dans les journaux de bord acquièrent un caractère « scientifique » grâce aux améliorations techniques, géographiques et cartographiques, mais aussi à la suite de l'évolution du regard qui invite à une approche raisonnée du monde. Mathieu de Gennes a conscience du rôle des navigations commerciales dans le partage des connaissances quand il affirme à propos de l'expédition de Nâdir-Shâh, roi de Perse, dans l'empire d'Hindoustan en 1739 que : « [...] la plus part des ecrits qui ont paru sur ce sujet, n'ont pu etre tirez que sur les memoires qu'on a eu par la voie des vaisseaux qui font le commerce des Indes [...] ⁶⁵ ». De Gennes contribue à son tour à la diffusion de ces connaissances par un compte rendu détaillé dans son journal de bord.

Au retour, ces journaux sont déposés puis dépouillés et recoupés entre eux par le personnel du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine. À partir d'eux sont dressées de nouvelles cartes dans le but d'améliorer la navigation et la perception du monde. L'écrit est bien un « médium dans et par lequel l'expédition peut s'inscrire et être valorisée au sein d'un discours scientifique⁶⁶ ». Il y a donc des liens étroits entre les descriptions des journaux de bord et récits de voyage et le développement de connaissances nouvelles. Dès lors, en mettant par écrit leurs observations du monde, les officiers de marine, tels que Mathieu de Gennes,

⁶³ *Ibid.*, p. 193 et p. 213.

⁶⁴ AN, MAR, 4J1/47 n° 73, Journal de la *Toison d'Or*, 1706-1708.

⁶⁵ Bib. Méjanes Ms 236, Mathieu de Gennes, *Voyage aux Indes Orientales...*, *op. cit.*, p. 215.

⁶⁶ Philippe Despoix, *Le Monde mesuré, dispositifs de l'exploration à l'âge des Lumières*, Bibliothèque des Lumières, Genève, Droz, 2005, p. 81.

participent directement à cette entreprise de construction de nouveaux savoirs ainsi qu'à leur diffusion au XVIII^e siècle.

Le *Voyage aux Indes Orientales* de Mathieu de Gennes témoigne de ce nouveau regard sur le monde. Il n'a pas été publié mais, de par son caractère très élaboré – il a été mis au propre par un copiste, structuré par un « discours préliminaire » et une table des matières –, nous pouvons penser que l'auteur a pu avoir à terme le désir d'être publié. Selon Philippe Haudrère, le manuscrit aurait pu être écrit dans le but d'obtenir une reconnaissance ou une gratification de la part de la Compagnie. Cette hypothèse semble être confirmée par les propos de l'auteur pour qui ce n'est pas le premier essai, comme nous avons pu le voir. Homme de son temps, Mathieu de Gennes se place dans la lignée de ces officiers savants de la Compagnie des Indes, qui en plus de compétences en matière de navigation, mathématiques et cartographie, ont une grande curiosité et une solide culture humaniste, ce qui enrichit son texte⁶⁷.

244

L'anthropologie, qui prend forme au cours du XVIII^e siècle, est caractéristique de cette nouvelle façon de voir l'homme dans son contexte social, politique, culturel et naturel. À l'instar de l'*Encyclopédie* qui définit désormais « l'anthropologie » comme un « traité de l'homme »⁶⁸, elle est alors liée à la géographie et appartient aux disciplines de terrain⁶⁹. En faisant preuve d'une réflexion particulière et relativement précoce, Mathieu de Gennes témoigne de cette émergence des sciences de l'homme.

Si la science se construit vraiment au retour, dans le cabinet du savant, les premières observations du monde sont réalisées sur le terrain, et les navigateurs figurent parmi les premiers acteurs. En consignait la diversité du monde dans leurs journaux de bord les marins participent à l'accumulation et à la diffusion de connaissances nouvelles qui viennent enrichir les sciences. À l'instar de Mathieu de Gennes, de par leur curiosité, expériences et sensibilités, ces marins entendent faire progresser les savoirs au XVIII^e siècle. Cette aspiration à de nouvelles découvertes, qui vise à élargir le monde connu, s'est concrétisée au XIX^e siècle.

67 Philippe Haudrère, « Les officiers des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Un corps d'élite dans la Marine française du XVIII^e siècle », dans *Histoire, économie et société*, n° 1, 1997, p. 117-124.

68 Denis Diderot et Jean Le Rond d'Alembert (dir.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, 1751, t. 1, article « anthropologie », p. 497.

69 Claude Blanckaert, « Le fait et la valeur : disciplines de l'observation dans les instructions ethnographiques (XVIII^e-XIX^e siècle) », dans Sylviane Albertan-Coppola (dir.), *Apprendre à porter sa vue au loin. Hommage à Michèle Duchet*, Lyon, ENS Éditions, 2009, p. 29-55, loc. cit. p. 29.

ANNEXE

Exemples de documents iconographiques contenus dans le « Voyage aux Indes Orientales... » de Mathieu de Gennevilliers, conservé au Service historique de la Défense à Toulon, Ms. 10



Fig. 1. Vue des terres du mouillage d'Anjouan. DR



Fig. 2. Fleuve du Gange, rectifié et corrigé sur le flambeau anglais. DR



Fig. 3. Partie d'une mappemonde pour servir à faire connaître la trace du vaisseau de la Compagnie le Penthivière par le Sr D.G.D.L.C. DR



Fig. 4. Vue de la ville de Louisbourg en l'île Royale. DR



Fig. 5. Palanquin, voiture des indes. DR

POUR UNE HISTOIRE ARCHITECTURALE
DES BÂTIMENTS DE TRANSIT (1849-1934)

Anne Bosser

Docteur en histoire de l'art, université du Havre

À partir de la première moitié du XIX^e siècle, un formidable espoir secoue l'Europe : pour tous les peuples écrasés, opprimés, opprésés, asservis, massacrés, pour toutes les classes exploitées, affamées, ravagées par les épidémies, décimées par des années de disette et de famine, une terre promise se mit à exister : l'Amérique, une terre vierge ouverte à tous, une terre libre et généreuse où les damnés du vieux continent pourront devenir les pionniers d'un nouveau monde, les bâtisseurs d'une société sans injustice et sans préjugés¹.

Cette citation de George Pérec nous confronte à l'épisode de « la grande émigration européenne » qui a donné lieu à un exode massif de migrants déshérités pour qui le rêve américain était devenu le dénominateur commun. Pendant plus d'un siècle, les facteurs de départ de ces déplacements humains, liés aux mouvements démographiques et sociaux, se conjuguent avec les facteurs d'appel des pays d'accueil. Ces derniers recourent à des masses de travailleurs sans exigence de qualification pour des besoins de développement économique – ouverture des chantiers miniers ou construction des lignes de chemin de fer et des nouveaux centres urbains –, ou agricole – mise en culture des espaces vierges. Dès lors, un flux migratoire incessant s'organise entre les pays de départ européens et le Nouveau Monde². Il apparaît très nettement que ce transit migratoire concerne plus particulièrement les émigrants de l'entrepont pour lesquels, d'est en ouest, l'Atlantique devient « une large autoroute de la migration³ » et qui, « par dizaines de millions, par familles entières, par villages

- 1 Georges Pérec, *Récits d'Ellis Island : histoires d'errance et d'espoir*, Orne, POL Éditeur, 1994, p. 13-14.
- 2 On estime à environ 55 millions les hommes et les femmes qui, entre 1820 et 1924, sont ainsi partis, dont plus de la moitié pour la seule Amérique du Nord : *Encyclopaedia Britannica*, Chicago, Brenton William publisher, t. 15, 1966, p. 421.
- 3 Nancy L. Green, « Trans-frontières : Pour une analyse des lieux de passage », *Socio-anthropologie*, n°6, 1999, p. 33-48.

entiers de Hambourg ou de Brême, du Havre ou de Liverpool, s'embarquèrent pour ce voyage sans retour⁴ ».

250 Le seul moyen de transport étant maritime, les compagnies de navigation naissantes, accréditées et subventionnées par les gouvernements de leurs pays respectifs, deviennent, en Europe, les principales responsables de la réglementation de l'émigration dans les ports de départ. Elles prennent conscience de l'intérêt d'une activité commerciale complémentaire d'un simple transport maritime. Originellement conçues pour les services postaux, elles se recyclent dans le transport des émigrants de l'entrepont, sous la gérance d'une direction privée. Dès la fin du XIX^e siècle, elles envisagent la prise en charge et l'hébergement de cette population de déshérités par la constitution d'hébergements provisoires situés dans les grands centres de transit portuaire. Ces infrastructures d'accueil spécifiques sont situées non seulement sur le littoral atlantique, espace maritime principal qui devient le lieu de passage névralgique du flux migratoire européen, mais également autour de quatre mers intra ou péri-continentales constituant des points de relais inévitables : la mer Baltique et la mer du Nord comme points-relais intermédiaires, la Manche comme point de départ secondaire et la mer Adriatique – par le port de Trieste – comme centre complémentaire. La mer Méditerranée apparaît comparativement comme un lieu subalterne ; les migrants en transit à Marseille étaient en majorité soit des non-Européens – le plus souvent en provenance du Proche et du Moyen-Orient mais aussi de la Turquie⁵ – soit des Européens – Portugais ou Siciliens – optant plus facilement pour un voyage terrestre en vue de rejoindre les ports transatlantiques d'embarquement tels que ceux du Havre ou de Cherbourg.

Or, si l'on peut connaître les raisons et les moyens d'émigrer, la manière dont les États et/ou les organisations, formelles et informelles, répondent à la nécessité d'un hébergement temporaire dédié n'a jamais fait l'objet d'études particulières. Par conséquent, nous allons dans un premier temps mettre en lumière, à partir du premier modèle de référence, l'évolution architecturale des ultimes lieux de transit pour les émigrants de l'entrepont dans les territoires européens. Nous analyserons ensuite l'organisation fonctionnelle de ces dernières étapes portuaires afin de révéler plus précisément leur spécificité jusqu'à présent insoupçonnée.

4 Georges Pérec, *Récits d'Ellis Island*, *op. cit.*

5 La Turquie, n'ayant en Europe qu'une tête de pont, infime partie de son territoire, est considérée comme asiatique géographiquement parlant.

Une attente de plusieurs jours étant obligatoire avant l'obtention d'une autorisation d'embarquer, la nouvelle orientation constructrice des compagnies maritimes cherche à garantir une surveillance sanitaire réglementée. Ces contraintes hygiénistes, régentées par les médecins inspecteurs maritimes, concernent uniquement les émigrants obligés de franchir les stations sanitaires de contrôle nord-américaines⁶ : Grosse Île à Québec, Castel Garden et Ellis Island à New York⁷. Elles préfigurent le questionnement architectural en amorçant les critères déterminants qui concernent la notion du bâti proprement dit et du lazaret de quarantaine en particulier. Ce type d'établissement apparaît en Europe dès la fin du XIV^e siècle pour constituer, autour des grands ports méditerranéens et de ceux de la Manche, l'un des maillons essentiels de la protection contre la propagation des maladies infectieuses⁸ : les lazarets de Gênes en 1467, de Marseille en 1526, de Toulon en 1576 et du Havre en 1596⁹. Il définit l'un des premiers modèles de protection sanitaire dédié à une population ciblée, susceptible d'être contaminée¹⁰. L'architecture de ces établissements isolés est proche de celle des prisons, garantissant la séparation physique entre les sujets suspects ou malades et le personnel. La présence d'un lazaret conditionnant les échanges commerciaux, le trafic international est donc limité à quelques ports agréés. À l'aube du XX^e siècle, seules quatre structures sanitaires susceptibles d'accueillir des émigrants européens sont encore en activité sur le territoire français. Il s'agit des lazarets de Brest et du Havre pour le littoral de l'océan Atlantique, de Cherbourg et de Dunkerque pour celui de la Manche¹¹. Ces installations sanitaires maritimes furent présentées à la section hygiène de

- 6 L'Amérique du Sud, plutôt soucieuse d'attirer un grand nombre d'émigrants européens, n'a pas de telles contraintes sanitaires au départ de l'Europe. Seuls quelques contrôles sont réalisés à titre préventif par les compagnies maritimes pour empêcher la maladie ou les épidémies de se propager pendant la traversée.
- 7 Les passagers de 1^{re} et 2^e classe entrent en territoire américain sans aucune formalité.
- 8 À partir du début du XIX^e siècle, la fièvre jaune, la peste et le choléra sont les nouvelles maladies contagieuses importées par voie maritime des contrées subtropicales, en raison du développement des échanges : Pierre-Louis Laget, « Les lazarets et l'émergence de nouvelles maladies pestilentielles au XIX^e et au début du XX^e siècle », *In Situ. Revue des patrimoines*, n° 2, 2002, p. 1-13, disponible sur <<http://insitu.revues.org/1225>>.
- 9 Jean-Paul Langlois (Dr.), *Précis d'Hygiène publique et privée*, 2^e éd., Paris, Octave Doin, coll. « Testut », 1901, p. 568.
- 10 La première dénomination du lazaret serait d'origine vénitienne. Pour certains, il s'agirait de la déformation du nom de l'îlot Santa Maria di Nazareth choisi par le Sénat en 1423 pour y créer le premier établissement d'isolement officiel. Pour d'autres, il s'agit d'une allusion au Lazare de la Bible, ce lépreux assis devant la maison du mauvais riche : Bertrand Mafart & Jean Luc Perret, « Histoire du concept de quarantaine », *Médecine Tropicale*, n° 58, 1998, p. 14-20.
- 11 Les lazarets du Frioul à Marseille, de Trompeloup à Pauillac, de Mindin à St Nazaire ainsi que le lazaret de Lorient, étant devenus des structures insuffisantes en nombre par rapport à l'importance du phénomène migratoire, sont définitivement fermés à partir de 1850 : Achille Adrien Proust (Dr.), *Traité d'Hygiène*, 3^e éd., Paris, G. Masson, 1904, p. 417.

l'exposition universelle de 1900 et les plans et la maquette du lazaret du port du Havre¹², construit en 1898 par l'architecte départemental Auguste Boeswilwald (1859-1911)¹³ furent considérés comme exemplaires. Il faisait apparaître certaines caractéristiques innovantes aussi bien sur le plan de sa conception technologique – bâtiment en briques sur une fondation en béton mêlé de fil de fer, toiture en ciment volcanique pour résister aux vents de l'estuaire – que dans sa fonctionnalité – vestibule central desservant les divers services associés : infirmerie, logements, cabinet du médecin, poste de police, deux salles d'hôpital, buanderie et salle de bains. Un an après son ouverture, l'architecte lui adjoignit un bâtiment de désinfection, construit dans le même style, ainsi qu'une série de sas et une étuve. Cet édifice havrais, détruit pendant la Seconde Guerre mondiale, préfigurait non seulement certaines caractéristiques architecturales que les nouveaux maîtres d'ouvrage reprirent dans les constructions collectives publiques, mais également les évolutions que les architectes durent assimiler dans le respect des contraintes sanitaires et sociales.

Au cours du xx^e siècle, les établissements de type lazaret se voient doublés, si les conditions l'exigent, par des stations sanitaires provisoires établies dans n'importe quel port par le moyen soit de locaux préexistants, soit de simples tentes construites près des lieux d'embarquement. Dans ces nouvelles structures temporaires, l'accent est mis sur la désinfection plutôt que sur l'isolement des individus ; par conséquent la présence d'une étuve à désinfection devient strictement obligatoire. Les maîtres-mots : « isoler, désinfecter et héberger » qualifient la définition d'un programme architectural d'envergure constituant la clé de voûte de la prophylaxie moderne. Mais avant la mise en place d'une véritable réponse à un hébergement spécifique attribué à une population en transit, plusieurs balbutiements constructifs apparaissent en Europe sur une dizaine d'années.

L'ÉVOLUTION CONSTRUCTRICE DES DERNIERS LIEUX DE TRANSIT PORTUAIRES

Dès le milieu du xix^e siècle, deux modèles originaux d'hébergement furent mis en place dans certains pays européens. Ils se distinguent de la politique constructrice gouvernementale des autres États membres de l'Europe et marquent un tournant décisif dans l'hébergement des émigrants désargentés, par

12 Paul Roux & Henri Régnier, *Statistique sanitaire des villes de France, album graphique des principaux résultats de la statistique de 1886 à 1898*, Melun, Imp. Administrative, 1900, p. 504.

13 Auguste Boeswilwald (né à Strasbourg en 1859, mort au Havre en 1911) a travaillé en tant qu'architecte des bâtiments départementaux de l'arrondissement du Havre sur des églises du pays de Caux et, comme architecte privé, sur des maisons, villas et immeubles au Havre. Il est le père de l'architecte Émile Boeswilwald, beaucoup plus connu que lui. Claire Étienne-Steiner, « Quatre générations de lazarets au Havre », *In Situ. Revue des patrimoines*, 2004, n° 2, p. 1-7, disponible sur <<http://insitu.revues.org/1237>>.

une collaboration déterminée et volontariste entre les services gouvernementaux et des associations privées.

Le premier se réfère à un modèle de type hôtellerie, implanté à Bremerhaven¹⁴ en Allemagne. Cette institution est organisée conjointement par le gouvernement de Brême, qui exerce sur elle un droit de surveillance par l'intermédiaire du bailli de Bremerhaven¹⁵ – tout en s'abstenant de toute intervention dans son administration – et le secteur privé représenté par des négociants allemands. Ces derniers fondent, sous la présidence de l'armateur J. G. Claussen, une société d'actionnaires responsable de son exploitation. Destinée à héberger environ 2 000 émigrants qui attendent à Bremerhaven le moment de leur embarquement pour l'Amérique du Nord – via Grimsby et Hull en Grande-Bretagne – cette maison d'hospitalité, édifiée par l'architecte Müller entre avril 1849 et juillet 1850, est de style gothique. Il s'agit d'un édifice en forme de U, dont les ailes perpendiculaires sont réunies par une halle couverte, au centre de laquelle se trouve une chapelle. Elle concentre en un même espace aussi bien les étrangers de passage – émigrants, marins, ouvriers, médecins de bord et officiers de la marine fédérale – que le personnel administratif, religieux ou médical établi à demeure. Tous les services liés à la vie des migrants en attente de départ sont abrités par cette maison : une buvette, des dortoirs où les lits sont disposés en couchettes de bateau, une blanchisserie, une remise à bagages, des salles attribuées à hôpital ou aux services religieux et un peu plus tard des salles de classe pour les enfants¹⁶. Cinq ans après son ouverture, la ligne de chemin de fer qui relie la ville de Bremerhaven à Geestemünde, sur la rive opposée de la Weser, entraîne la faillite de cette hôtellerie germanique, les émigrants venant à Bremerhaven uniquement pour embarquer sur les bateaux transatlantiques. L'édifice, désaffecté en 1855, devient successivement un lieu d'incarcération pour les prisonniers de guerre, puis un lazaret, et enfin une caserne. Le 17 mars 1892, il est racheté par la société de brasseurs de bières *Carlsberg*, et une aile supplémentaire est construite en 1900 pour le stockage des fûts.

Le second modèle d'hébergement est britannique. Il s'apparente à un imposant dépôt d'émigration, destiné à une population exclusivement nationale – Grande-Bretagne et Irlande – en partance pour les territoires du Commonwealth – Australie, Nouvelle-Zélande, Cap de Bonne-Espérance et Canada. Cette initiative constructrice est le fruit de la volonté conjointe de la *Colonial Land*

14 Bremerhaven est une ville du Land de Brême en Allemagne, constituant l'avant-port de la ville de Brême sur la Weser.

15 Pierre Derolin, « Le transport des émigrants aux États-Unis au XIX^e siècle », *Recueil de l'association des amis du vieux Havre*, n° 43, 1986, p. 19-40.

16 Rapport de M. le comte Reinhard, « Les émigrants de Brême », *Le Moniteur universel*, 24 février 1853, p. 24.

and Emigration Commission¹⁷ et des compagnies nationales ferroviaires de créer ou réquisitionner pour trois ou quatre nuitées, un lieu d'hébergement pour les nationaux avant leur embarquement sur les navires affrétés par le gouvernement de sa Gracieuse Majesté. Ces structures d'hébergement temporaire sont ainsi une exacte image de la collaboration de l'État britannique, représenté par le Ministère de l'émigration, avec le secteur privé des compagnies ferroviaires qui affrètent leurs propres bateaux, en association avec la direction des différents établissements. Elles peuvent ainsi garantir des billets prépayés vers les colonies britanniques avec un aller simple offert à chaque émigrant ayant résidé dans ces dépôts de transit. Toutefois, si un retour vers le pays d'origine est envisagé, chaque émigrant qui a bénéficié de l'aller prépayé s'engage, à la signature du contrat, à payer son billet de retour sur le sol britannique en son nom propre, et à indemniser l'État britannique¹⁸. Cinq dépôts traditionnellement situés dans les ports d'émigration britannique d'importance majeure sont construits en une dizaine d'années (1850-1860)¹⁹ : à Deptford, à Vauxhall – banlieue de Londres –, à Stone Haven – banlieue de Plymouth –, à Birkenhead – banlieue de Liverpool – et enfin à Southampton. Tous successivement tombent en désuétude, à partir de 1869, date à laquelle prend fin l'aide apportée aux émigrants nationaux par le gouvernement de sa Gracieuse Majesté.

À partir du milieu du XIX^e siècle, les gouvernements européens décident d'un commun accord de ne plus interférer dans l'hébergement des émigrants européens. L'objectif primordial est de laisser libre cours aux initiatives privées dans la gestion de la prise en charge de ces hordes d'émigrants démunis. Leur hébergement temporaire devient un commerce particulièrement bénéfique que de nombreux investisseurs privés développent diversement à travers l'Europe. Cette hétérogénéité se traduit par plusieurs vocables architectoniques significatifs : la simple auberge ou la pension des premiers temps se transforme d'abord en petits hôtels de transit puis en bâtisses de plus ou moins grande envergure. Dans cette période où l'évolution du transit migratoire européen devient exponentielle, la transformation et la rénovation des anciens bâtiments constituent la directive constructive de rigueur. L'exemple de l'*Hôtel Eggers* en Suède est très représentatif à cet égard. En 1887, Lars Efraim Lindblad,

17 *The Colonial Land and Emigration Commission* a été créée par la reine Victoria, le 14 janvier 1840. Cette Commission est un organisme britannique basé à Londres dont les commissaires sont responsables de la gestion des ventes de terres dans les colonies britanniques ainsi que de la réglementation, par le choix des navires d'affrètement, des conditions de transport devant préserver la santé et le confort des passagers.

18 Graham Brayshaw, *The new History of Devon: From the late Eighteenth Century to the Present Day*, The University of Exeter, London, Conway maritime Press, 1994, t. II, p. 118.

19 Keith Pescod, *Good food, bright fires and civility: British emigrant depots of the 19th century*, Melbourne, Scholarly Publisher, 2001.

grand propriétaire d'hôtels, reprend un petit bâtiment construit une trentaine d'années plus tôt. Il le rebaptise *Hôtel Christiania*, achète vers 1890 les maisons mitoyennes et reconstruit un ensemble locatif composé d'une centaine de chambres, d'un réfectoire, de grands salons de réceptions et d'un jardin d'hiver. L'ensemble devient un hôtel pour émigrants en 1892.



Fig. 1. Hotel Christiania²⁰

Mais ces structures d'hébergement gérées par des investisseurs privés restent une alternative dérisoire, voire insalubre, car elles négligent le plus souvent d'apporter une réponse sanitaire satisfaisante. Un risque certain de contagion pourrait dès lors subsister à bord des navires transatlantiques si des personnes contagieuses étaient malencontreusement embarquées. Aussi, au fur et à mesure que les conséquences de l'explosion du trafic migratoire se font sentir au niveau européen, les moyens des maîtres d'ouvrage deviennent de plus en plus importants, et la conscience du problème sanitaire toujours plus récurrente.

À partir de 1870 les lieux d'hébergement de transit d'une capacité d'accueil importante changent de mains pour retomber sous la coupe des compagnies maritimes internationales qui choisissent une stratégie commerciale percutante : la construction de nouvelles infrastructures d'accueil temporaire pour leurs propres émigrants²¹.

²⁰ L'hôtel Eggars, situé à l'angle de Drottningtorget 3-4 / Köpmansgatan 35-37 (Nordstaden 9 / Göteborg), est toujours en activité actuellement. Image tirée de B. Peterson, *Kantor och Emigrant-Hotell*, Hangö, The national Steamship Company, s.d., p. 443.

²¹ Ces hôtels sont également ouverts aux émigrants des autres compagnies transatlantiques à partir de 1927, quand le transit migratoire commence à décliner.

Cette initiative hôtelière, qui entraîne une politique de construction remarquable à travers l'Europe, revient à la compagnie finlandaise *Finska Ångbats Aktiebolaget (F.Å.A)*. Cette dernière, afin de répondre à un flux migratoire de plus en plus intense en provenance de Russie, décide au début de l'année 1891²² de commencer des liaisons maritimes régulières entre le port de Hanko²³ et les ports suédois de Stockholm²⁴ pour rejoindre les ports britanniques de Hull, Londres ou Southampton²⁵. Subventionnée par le gouvernement suédois, la *F.Å.A* engage la construction de l'*Emigrant Hotell*. Réalisée d'après les plans de l'architecte Ludwig Mallander, cette bâtisse de trois niveaux comporte un rez-de-chaussée construit en briques surmonté de deux étages en bois. Le centre de la construction s'organise autour d'un vaste vestibule avec une cuisine et un escalier d'accès aux étages supérieurs. Au total, l'hôtel, d'une capacité de 300 places, est équipé de deux grands dortoirs, de quatorze chambres de taille moyenne desservies par un couloir central au milieu duquel sont placées une grande salle de réunions et une salle d'examens médicaux. Ce lieu de convivialité s'ouvre de part et d'autre sur les espaces réservés aux femmes et aux enfants et sur l'espace attribué aux hommes²⁶. Le dernier étage prévoit un appartement pour le concierge et sa femme, en échange de l'obligation de servir chaque matin le petit déjeuner. Le sous-sol est réservé aux toilettes et ablutions²⁷. En 1903, la compagnie suédoise lui adjoint une annexe transformée en bureau bancaire. L'architecte Ernst G. Hedman, chargé de ce nouveau projet, réalise une construction dans un style art nouveau, totalement anachronique au regard des constructions typiques du boulevard maritime – grande fenêtre centrale pour favoriser la luminosité des espaces intérieurs, détails de ferronnerie sur la porte principale²⁸. Il s'agit d'un des premiers exemples d'hôtel pour émigrants qui comprend, dès l'inauguration de l'établissement en 1891, une section spécifiquement destinée aux examens médicaux.

22 Cette date correspond à l'ouverture de la liaison maritime régulière, *La ligne Express*, mise en place entre Hanko (Hangö en suédois), Stockholm et Göteborg.

23 Hanko, situé à 60 km à l'est d'Helsinki, devient le port de départ finlandais dès 1880, date de l'avènement du bateau à vapeur *Express* et de la liaison maritime régulière avec Stockholm.

24 Les émigrants finlandais peuvent rejoindre Göteborg puis Hull par liaison maritime, puis, par voie ferroviaire, Liverpool où un bateau transatlantique les amène vers le Nouveau Monde. « Emigranten », *Helsingfors-Posten*, n° 165, 27 juin 1903, p. 3.

25 Bien que le trafic migratoire en partance des ports baltiques ne remporte pas le succès escompté et que les traversées transatlantiques vers les États-Unis ne soient pas très nombreuses, le port de Hanko devient l'escale principale des migrants juifs en provenance de Russie.

26 Lokal notiser, « Från allmänheten. Emigrantångarne », *Wasabladet*, n° 19, 13 février 1893, p. 3.

27 Ph. Hillgren, « Då Finska Ångfartygs Aktiebolaget », *Wasa Nyheter*, n° 32, 8 février 1896, p. 7.

28 Lokal notiser, « Som emigrant tii », *Helsingfors-Posten*, n° 165, 27 juin 1903, p. 3.



Fig. 2. *Emigrant Hotell* de Hanko en 1907²⁹

Aux Pays-Bas, deux initiatives constructives se concrétisent à vingt-six ans d'écart par l'intermédiaire de deux compagnies maritimes nationales concurrentes. En 1893, la compagnie américano-néerlandaise, la *Nederlandsche Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij* (NASM³⁰), construit à Rotterdam, au bord de la Meuse, non loin des quais d'embarquement des bateaux pour New York, sur la Wilhelminakade, un hôtel pour émigrants d'Europe de l'Est. Appelé *NASM hotel*³¹, cet établissement, d'une capacité d'accueil de 425 personnes³², regroupe des Hollandais, des Allemands, des Autrichiens et des Polonais³³, toutes classes d'émigrants confondues. Une relative différenciation subsiste entre les tarifs de séjour ou de repas³⁴ comme entre les horaires. Cette structure d'hébergement de quatre étages possède un réfectoire, des salles de réunions et des dortoirs de six à douze personnes dans les grandes pièces des étages supérieurs. L'hôtel fait partie d'un gigantesque complexe architectural de la *Holland-Amerika Lijn* sur un terrain de 3 5 000 m² dont « l'exploitation en

²⁹ Photographie de l'*Emigrant Hotell* de Hanko, disponible sur <<https://www.migrationinstitute.fi>>.

³⁰ La NASM fait faillite et devient en 1876 la *Holland Amerika Lijn*.

³¹ Lokale grootheid, « Het Nasm hotel », *Het Rotterdamsche Nieuwsblad*, 6 février 1893, p. 57.

³² *Ibid.*, p. 58.

³³ Jan De Graaf, *Architectuur en Stedebouw in Rotterdam 1850-1940*, Amsterdam, Waanders Uitgeverij, 1992, p. 108.

³⁴ Repas de 0,70 florin pour la 2^e classe et de 0,20 florin pour la 3^e classe. Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken, Toen zij uit Rotterdam vertrokken: emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen*, Zwolle, Waanders Uitgeverij, 1990, p. 58.

1909 était des plus bénéficiaires³⁵ ». Il comprend des entrepôts de stockage de marchandises, des bureaux, un siège administratif, un hôtel pour émigrants en transit, un hall de départ, et un atelier. Il ferme ses portes en 1920 au moment où le port d'Amsterdam supplante celui de Rotterdam.

C'est précisément en 1919, dans le port d'Amsterdam, alors que la plupart des compagnies maritimes européennes voient leur trafic migratoire s'effondrer pendant la Première Guerre mondiale, que les Pays-Bas, restés neutres pendant les hostilités, entament par le biais de leur compagnie maritime principale, la *Koninklijke Hollandsche Lloyd*, la construction d'un hôtel pour migrants. Le jeune architecte amstellodamois Evert Breman³⁶ est missionné pour l'élaboration non seulement de ce projet appelé *Lloyd Hotel* mais également d'un important programme architectural. Sur un terrain de 38 000 m², loué à la commune d'Amsterdam, avec un bail de trente ans³⁷, ce programme se réalise à partir de 1917 en trois phases constructrices : la construction de logements affectés au personnel (1917), celle d'un hôtel pour émigrants (1919-1921), et celle d'un bâtiment de quarantaine (1920-1923.) Outre les bâtiments d'habitation, l'ensemble forme un tout architectural composé de deux constructions indépendantes reliées par une cour intérieure. Le chantier débute en 1919 par les travaux du *Lloyd Hotel*. Trois ans plus tard, cet établissement d'hébergement temporaire, inauguré le 1^{er} juin 1921³⁸, accueille ses premiers émigrants en provenance d'Europe de l'Est – Pologne, Roumanie, Yougoslavie et Hongrie³⁹. Un an auparavant, E. Breman a commencé le dernier édifice. Spécialement consacré à l'hygiène des émigrants, le bâtiment de quarantaine, édifié sous le contrôle du service sanitaire de la commune d'Amsterdam, est mis en service en 1923, après trois ans de travaux. Il a la double fonction d'assurer le premier accueil administratif et l'examen médico-sanitaire des nouveaux émigrants en transit par Amsterdam. L'ensemble architectural du *Lloyd Hotel* ferme en 1934, date à partir de laquelle le transit migratoire vers l'Amérique du Sud est en plein déclin.

35 Archives nationales de La Haye, Archives de la *Holland-Zuid-Amerikalijn* (1899-1908), Dossier n° 2.18.20 / Inventaire 155-156 : Notulenboeken van gedelegeerden, 1902-1908.

36 Evert Breman (né à Zwolle en 1859, mort à Amsterdam en 1926) a été, pendant deux ans, l'assistant de l'architecte Adolf Leonard van Gendt (1835-1901) avant de travailler en tant qu'architecte privé sur des villas, des maisons et des immeubles à Amsterdam. Il devient l'architecte attitré de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd* entre 1915 et 1923 et réalise pour le compte de la compagnie maritime néerlandaise sept constructions diverses.

37 H.J.M Roetemeijer, « Het Lloyd Hotel en de Zuid-Amerika Lijn », *Ons Amsterdam*, n° 31, 21 janvier 1969, p. 40-46.

38 Archives du Musée Maritime de Rotterdam, Brochure publicitaire de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd* en allemand, 1925.

39 Archives nationales de La Haye, Archives de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd*, Dossier 2.18.20 / Inventaire 113.120, Bouwtekeningen Lloyds Hotel, Amsterdam, 1920.



Fig. 3. Hôtel N.A.S.M en 1893⁴⁰



Fig. 4. Lloyd Hotel en construction en 1920⁴¹

⁴⁰ L'Hôtel de N.A.S.M près de la tente de la *Holland Amerika Lijn* sur la Wilhelminakade en 1893. Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, op. cit.

⁴¹ Archives du Musée Maritime d'Amsterdam, Inventaire 1989.0855/S.816, Photographie du Lloyd Hotel de la *Koninklijke Hollandsche Lloyd*, coll. Koninklijke Nedlloyd Groep, 1920.

Bien que la similitude de ce complexe rotterdamois avec celui d'Amsterdam soit frappante – superficie du terrain, implantation des services annexes, proximité du boulevard maritime, et notoriété de la compagnie transatlantique –, le *Lloyd Hotel* diverge par l'origine des populations migratoires, leur destination finale – l'Amérique du Sud –, la durée de leur séjour – 4 à 5 nuitées – et les obligations sanitaires qui en découlent.

En 1894, un an après la construction du *NASM Hotel* de Rotterdam, la compagnie belge *Red Star Line* entre en piste. À Anvers, un ensemble de trois entrepôts⁴² en briques sur une superficie de 1 777 m² est édifié. Il comprend trois surfaces différenciées par leur fonctionnalité organisationnelle. Le premier espace – de 400 m² – est réservé au logement de 300 émigrants, placés en quarantaine dès leur arrivée ainsi qu'à la désinfection de leurs bagages. Le deuxième – de 550 m² – est destiné au stockage des affaires personnelles désinfectées tandis que le dernier – de 800 m² – regroupe sur deux niveaux les services médicaux et administratifs. L'ensemble est approuvé par la commission sanitaire du service de l'immigration américain suivant les plans de l'architecte belge J. Jacobs.

260

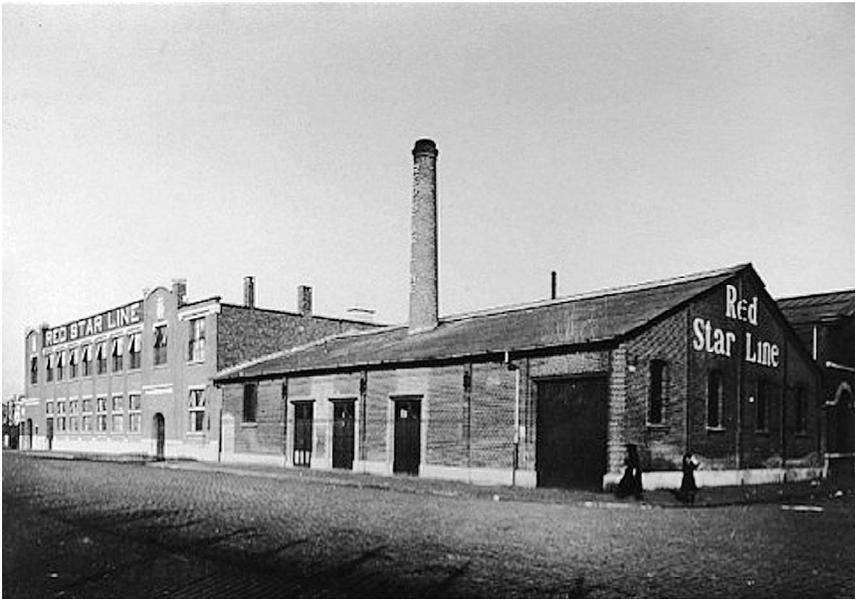


Fig. 5. Entrepôts de la *Red Star Line* à Anvers⁴³

⁴² Département du service d'architecture et d'urbanisme, Université de Gand, Dossier *Red Star Line*.

⁴³ Archives de la ville d'Anvers, Inge Schoups, *Emigration to America*, Antwerp, Stadsarchief te Antwerpen, 1999, p. 7.

À Hambourg, au début du xx^e siècle, la *Hamburg Amerika Linie*, en accord avec la *Norddeutscher Lloyd*, entreprend, sous l'impulsion de son président Albert Ballin⁴⁴, la construction d'un complexe pour émigrants d'une surface de 55 000 m², sur une presqu'île gratuitement concédée par l'État⁴⁵. Dénommé *Ballinstadt*, cet ensemble de quinze corps de bâtiments regroupe des magasins, des lieux de culte et des sites de divertissement. Pourvu de tout le confort nécessaire et des installations hygiéniques les plus perfectionnées, il respecte toutes les consignes sanitaires imposées par les autorités américaines.

Loin du centre de Hambourg et entouré d'une clôture infranchissable, il réunit deux catégories d'émigrants : l'une de gens un peu aisés, qui passent quelques jours avant le départ transatlantique dans l'un des deux hôtels pourvus de chambres assez confortables, l'autre de simples émigrants soumis au règlement ordinaire. L'ensemble est également divisé en deux parties distinctes : la première accueille les nouveaux arrivés jusqu'à ce qu'ils aient passé l'examen médical ; la seconde, constituée par les habitations, les dortoirs, deux réfectoires séparés pour les juifs et les chrétiens, les bains, les salles de désinfection, est destinée aux émigrants reconnus sains. Cet ensemble de bâtiments, construit en briques rouges et de plain-pied, ressemble à « un village propre, élevé d'hier, avec des places et des rues plantées de jeunes arbres »⁴⁶. Il comprend également un bâtiment administratif, une église catholique et une synagogue. L'image semble idyllique mais la réalité est toute autre :

Ces centaines d'hommes, de femmes et d'enfants donnent l'aspect d'un troupeau que l'on surveille et que l'on soigne [...] ils ne s'en doutent pas dans la pseudo- liberté qui leur est laissée quand ils ont subi tous ces examens, tous ces contacts, répondu à tous ces questionnaires, offert toutes ces garanties. Aucun d'eux ne pouvant sortir sans permission [...] ils sont parqués là-dedans comme des bêtes dangereuses⁴⁷.

L'organisation des désinfections rigoureuses et des examens sanitaires doit conduire à une propreté quotidienne exemplaire. Ces dispositions sont facilitées par une division des différents espaces en divers services, répartis dans des pavillons indépendants, de dimensions humaines et aux proportions calculées,

44 Albert Ballin (1857-1918), qui avait succédé à son père à la tête d'une entreprise spécialisée dans la réservation des billets de voyage, devient en 1886 directeur de l'importante compagnie maritime *Hamburg Amerika Linie*.

45 Bernhard Huldermann, *La Vie d'Albert Ballin : d'après ses notes et sa correspondance*, Paris, Payot, 1923, p. 12.

46 Jules Huret, *De Hambourg aux portes de la Pologne*, Paris, Eugène Fasquelle, 1908, p. 151.

47 *Ibid.*, p. 158.

puisque ces bâtiments, « à raison de 13 mètres cubes d'air par individu, sont pourvus de ventilateurs, de lavabos⁴⁸ ».

Il faut attendre 1910 pour que la France, à son tour, envisage l'hébergement temporaire de ces émigrants en transit. À l'initiative de la *Compagnie Générale Transatlantique (CGT)*, une vaste hôtellerie, l'Hôtellerie de Phalsbourg, est édifiée au Havre. Sur un vaste emplacement désaffecté, cet établissement, érigé par M. Ambaud, entrepreneur havrais⁴⁹, se compose essentiellement de deux grands bâtiments parallèles au centre desquels s'organise la salle de réception⁵⁰. Détruite en 1930, cette vaste hôtellerie fait figure d'exception française car aucune autre compagnie nationale n'a envisagé de construire un édifice spécifique pour une population de précarisés. En revanche, à partir de 1920, plusieurs compagnies maritimes internationales se coordonnent pour implanter, soit à Cherbourg soit à Boulogne-sur-Mer, des hôtels pour leurs émigrants de 3^{ème} classe. Il est vrai qu'à partir du début du siècle, le mouvement de plus en plus intense qui porte vers le « Nouveau Monde » des masses d'émigrants et de voyageurs, les facilités de plus en plus grandes offertes à la circulation par le réseau ferroviaire qui se développe sur le vieux continent, la concurrence de plus en plus vive entre les pavillons, et prioritairement l'absence de taxes portuaires, donnent l'idée à quelques compagnies de navigation étrangères de venir faire escale en rade de Cherbourg⁵¹, d'autant plus que la distance entre son port et celui de New York est inférieure de cent neuf milles à celle du Havre⁵² à New York.

La compagnie britannique, la *Royal Mail Steam Packet*, est la première compagnie non seulement à s'implanter à Cherbourg mais également à missionner, en 1920, l'architecte cherbourgeois René Levavasseur pour la

48 *Ibid.*

49 Déclaration de travaux par M. Ambaud, entrepreneur au Havre en 1909. Archives des French Lines, Fonds Bouvard *Compagnie Générale Transatlantique*, procès-verbal, séance du comité de direction du 2 juin 1908.

50 La première parcelle, située au sud, mesure 50 mètres de longueur sur 30 de largeur, l'autre, au nord, de 36 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur, est occupée par un magasin et une petite cour : A. Petit, « Les émigrants à l'hôtellerie de Phalsbourg du Havre », *Le Petit Havre*, 9 juillet 1910, p. 2.

51 Dès la fin du XIX^e siècle, les premiers services réguliers des compagnies internationales commencent à s'intéresser au port de Cherbourg : la *Royal Mail Steam Packet* s'y implante en 1869 tandis que la *Cunard* y était déjà depuis 1847 ; la *Red Star Line* arrive en 1902, la *White Star* et l'*American Line* en 1907. L'entrée en ligne de la concurrence allemande, avec la *Hambourg America Linie* vers 1895, puis la *Norddeutscher Lloyd* en 1899, ne tarde pas à donner à ce mouvement de transit humain, une activité extraordinaire. Dès lors, Cherbourg devient le port français d'escales internationales.

52 D'après le tableau officiel des distances de port à port, celui du Havre est éloigné de celui de New York de 3 193 milles alors que celui de Cherbourg est à une distance de 3 084 milles de New York : « Entre deux ports », *Le Journal des Transports. Revue internationale des chemins de fer et de la navigation*, 19^e année, n° 10, 7 mars 1896, p. 188.

construction d'un édifice pour émigrants, *l'Hôtel New York*. Il propose un ensemble constitué d'un vaste groupe de six bâtiments de constructions légères⁵³ à ossature de bois, répartis sur 19 500 m² de terrain, organisé de manière à correspondre aux différentes étapes logistiques et sanitaires en vigueur. Situé en bordure de la voie ferroviaire, cet ensemble architectural possède une entrée monumentale accessible de la voie ferrée par un imposant escalier auquel est adossé le logement du gérant. Les six corps de bâtiments ne comportent intérieurement aucune cloison ni installation particulière. Le premier édifice en briques et à pans de bois, de 300 m² environ, regroupe la logistique – logement du personnel et chaufferie – et les services sanitaires – cabinet médical, salles de désinfection et espaces de douches. Dans le prolongement, une deuxième bâtisse, de deux étages de 400 m² chacun, abrite au rez-de-chaussée la cuisine et la salle de bagages et à l'étage la salle à manger et la salle de détente. Indépendamment, trois constructions identiques de 120 m² sont affectées au couchage des émigrants avec des dortoirs pouvant accueillir cinquante-deux personnes. Une dernière construction abrite les bureaux administratifs et la lingerie⁵⁴. *L'Hôtel New York* ouvre ses portes en 1922 et la compagnie envisage une capacité d'accueil de quinze mille émigrants dans les années fastes⁵⁵. Un an après son ouverture, il est rebaptisé *Hôtel Sud-Amérique*, dénomination plus appropriée au regard de sa destination finale⁵⁶. Mais son activité, florissante pendant cinq années consécutives, décline à partir de 1927. Les différentes crises financières tant en Europe qu'aux États-Unis obligent la société à vendre l'hôtel à son gestionnaire qui décide de cesser l'exploitation de ces bâtiments en décembre 1931⁵⁷.

Un an plus tard, trois compagnies maritimes américano-britanniques, implantées à Cherbourg depuis 1869, la *Cunard line*, la *White Star* et la *Red Star Line*, se regroupent pour financer un établissement modèle d'hébergement et d'accueil temporaire. Pour ce faire, elles créent la société anonyme de *l'Hôtel Atlantique* dont le capital de cinq millions de francs a pour objectif commercial de répondre exclusivement à l'hébergement d'émigrants de l'Europe centrale et de l'Europe du Nord⁵⁸, et mandatent le même architecte

53 Archives départementales de la Manche, dossier Archives/Indemnisation, n° 43 W4491, 1923, St Lô.

54 Les archives municipales de la ville de Cherbourg possèdent les plans de cet établissement.

55 Gérard Destrais, *Cherbourg, port des émigrants : 1919-1932*, Tourlaville, Isoète, 1994, p. 29.

56 Le 27 août 1923, Georges Fougères, représentant et gérant de la succursale de la société anonyme *Royal Mail Steam Packet* à Cherbourg, inscrit *l'Hôtel Sud Amérique* au tribunal de commerce de la ville sous le numéro de registre 3619.

57 Le 29 mai 1935 la société anonyme *Royal Mail Steam Packet* est mise en liquidation judiciaire.

58 La majorité des émigrants en transit, essentiellement des Austro-Hongrois, Grecs, Turcs, Russes, Polonais, Litvaniens, Tchèques, partent vers l'Amérique du Nord tandis qu'un cinquième d'entre-eux se dirigent vers l'Amérique du Sud.

que la compagnie britannique concurrente. René Levavasseur se voit confier un programme ambitieux qui doit respecter les sévères formalités de contrôle et de désinfection imposées par le service de santé américain. Cet établissement modèle se compose d'une façade principale avec un portique d'entrée et de deux bâtiments de deux étages, parallèles à la rue Dom Pedro. Ceux-ci sont prolongés par des bâtiments perpendiculaires, formant ainsi les côtés d'une cour rectangulaire dont l'espace intérieur comprend un pavillon central abritant la salle à manger. Il s'agit d'un ensemble de sept bâtiments imposants, d'une superficie de 12 266 m² sur trois niveaux, dont la construction permet à l'architecte de s'initier à l'évolution des techniques du bâtiment, prémices architecturales qu'il retrouve un an plus tard dans la réalisation de la nouvelle gare maritime de Cherbourg⁵⁹. Cet hôtel pour émigrants européens ferma ses portes en 1932, dix ans après son ouverture.

264



Fig. 6. Photographie de l'Hôtel Atlantique de Cherbourg en 1928⁶⁰

59 La nouvelle gare maritime devient l'œuvre majeure de cet architecte cherbourgeois. Les travaux débutent le 20 janvier 1928, le bâtiment est inauguré le 30 juillet 1933 en présence du président Albert Lebrun accompagné des plus hautes autorités de l'État. Il fut en partie détruit pendant la Seconde Guerre mondiale par deux explosions successives, le 23 juin 1944.

60 Paul Planat, *La Construction moderne*, Paris, Librairie de la Construction moderne, 1927, p. 194.

L'ultime construction réalisée sur le territoire français l'est en 1923 par la *Holland Amerika Lijn*. Il s'agit d'une hôtellerie d'émigrants d'environ 6 000 m², sur un terrain que la compagnie loue à la ville par l'intermédiaire de la chambre de commerce. Cette dernière, partie prenante dans la négociation commerciale, avance les sommes nécessaires à l'exécution des travaux et l'architecte de la compagnie néerlandaise, Louis Dubourt, les réalise⁶¹. L'établissement, envisagé pour un hébergement de deux mille émigrants par mois, double, dès son ouverture, sa capacité initiale grâce à la participation de la *Nelson Line* britannique et de la *Compagnie Sud-Américaine* de Hambourg qui s'associent à la *Holland Amerika Lijn*. L'établissement, dont l'aspect extérieur n'est guère séduisant, répond néanmoins parfaitement à sa destination finale de station sanitaire d'émigrants : « ceux qu'elle accueillera en sortiront blanchis, purifiés et épouillés »⁶². L'architecte organise spatialement l'hôtellerie en créant des zones attribuées aux émigrants, infectés ou non infectés, séparées par cinq cours intérieures et entourées d'une enceinte donnant sur le boulevard maritime. En 1930, bien que la *Holland-Amerika Lijn* participe à l'accueil des émigrants des compagnies concurrentes⁶³, elle doit envisager la fermeture de son hôtellerie, d'autant plus qu'elle supprime sa dernière liaison encore en activité – son service de Cuba et du Mexique⁶⁴ – et que sa ligne de New York est depuis longtemps arrêtée.

Ainsi, jusqu'à la Première Guerre mondiale, les compagnies maritimes internationales mettent en place une architecture liée à l'émigration européenne, correspondant à des entités d'environ 5 000 individus pour les plus importantes d'entre elles. Il se dégage de ces constructions spécifiques un concept constructif caractéristique défini dans le respect des consignes sanitaires en vigueur des deux cotés de l'Atlantique. C'est précisément cette notion architecturale que nous allons présenter maintenant.

LA SPÉCIFICITÉ ARCHITECTURALE

À partir du milieu du xx^e siècle, la gestion de l'hébergement de transit par les plus importantes compagnies transatlantiques ne relève nullement d'une

61 Claude Faye, « L'hôtel des émigrants », *La vie maritime boulonnaise de l'Histoire à l'actualité*, Boulogne-sur-Mer, ABC2E, 4 avril 2004, p. 29-32.

62 A. Capron, « L'inauguration de l'hôtellerie des émigrants », *La France du Nord*, Boulogne-sur-Mer, 27 mai 1925.

63 « L'Hôtellerie des émigrants », *Courriers de la Mairie de Boulogne-sur-Mer*, Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, 3 décembre 1930, p. 2.

64 « Hôtellerie des émigrants », *Courrier de la Holland-Amerika Lijn*, Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, 3 mars 1930, p. 1.

culture de crise ou d'urgence mais répond à une volonté politique, commerciale et financière bien établie.

Malgré tout, la singularité de ces structures d'hébergement pour migrants existe. Elle se caractérise non seulement par la rapidité de leur construction, qui se déroule pendant une petite trentaine d'années, entre 1891 et 1924, mais surtout par l'apparente similitude qui les unifie, du premier hôtel construit à Hanko par la compagnie finlandaise *Finska Ångbats Aktiebolaget* en 1891 à la construction de la dernière hôtellerie pour migrants ouverte à Boulogne-sur-Mer en 1924 par la *Holland America Lijn*. Uniquement décrits par les documents historiques de la bureaucratie sanitaire ou les observations cliniciennes de médecins hygiénistes, ces lieux de transit sont généralement dépeints comme misérables, susceptibles d'héberger une population précarisée, souvent soupçonnée de transporter des maladies infectieuses. Objets de désapprobation, ils sont situés en dehors du centre de la ville, aussi près que possible des gares de chemin de fer afin d'éviter les rapports et les contacts avec les résidents, et au plus proche des boulevards d'embarquement maritime pour réduire au minimum le trajet du train jusqu'au départ du navire transatlantique. Mais au-delà d'une analogie géographique et urbanistique, nous pouvons constater que le processus d'accueil et d'hébergement se déroule intrinsèquement de façon identique, par un double parcours dissocié.

266

Le premier parcours est sanitaire. Il correspond à une zone attribuée aux migrants « infectés », regroupant l'accueil – salle d'attente, salle à manger –, un espace de soins et d'examen médicaux – vestiaires, douches, garde-robe, bureaux du médecin, salle de désinfection –, et des réserves – bagagerie, chauffage. La conception de ce parcours évolue dans le temps, prenant en compte les revendications formulées conjointement par les médecins réformateurs, les architectes salubristes et les ingénieurs sanitaires. Il est précisé à partir de 1876 lors des différents congrès internationaux de l'hygiène. Balayant les préconisations initiales, les préceptes dictés par le corps médical et diffusés par des théoriciens hygiénistes se concrétisent dans des innovations techniques sanitaires au service du respect de l'hygiène collective. La conscience hygiéniste du début du xx^e siècle permet de concevoir de nouvelles pratiques répondant aux besoins d'un établissement à vocation sanitaire et sociale. Ainsi, des simples vérifications médicales en 1891 à l'*Emigrant Hotell* de Hanko, on passe, entre 1920 et 1922, à un modèle conceptuel qui engendre des concepts hygiénistes imposés dans la lutte pour l'assainissement collectif, en particulier dans les structures d'hébergement pour migrants. Le cas de l'*Hôtel Atlantique* de Cherbourg est à ce titre révélateur. Sur les 12 266 m², un cinquième de la surface totale de l'établissement est réservé aux services de désinfection. Cette caractéristique correspond au caractère intransigeant des concepts hygiénistes qui s'imposaient dans la lutte pour l'assainissement collectif, en particulier

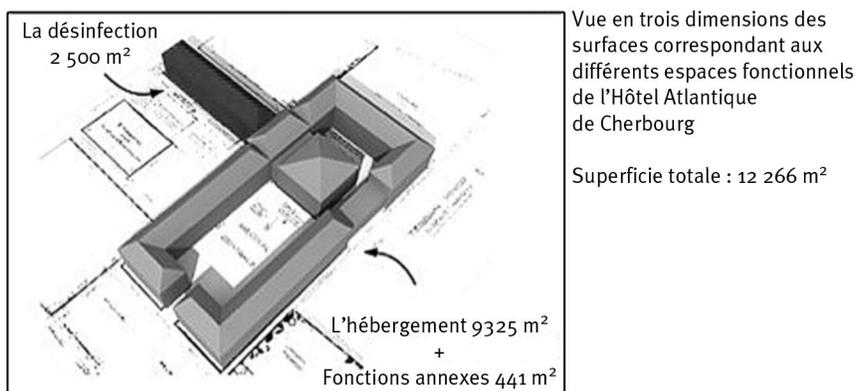


Fig. 7. Plan masse et division des espaces de vie de l'Hôtel Atlantique de Cherbourg (plan informatique réalisé par Anne Bosser, 2013)

dans les structures d'hébergement pour migrants. Elle engendre une réalisation architecturale rationnelle « pouvant créer un léger malaise par son obsession de l'hygiène et de la ségrégation »⁶⁵.

Pour répondre à ces contraintes sanitaires, imposées dans un premier temps par le pouvoir médical, puis prescrites par les architectes, le choix des matériaux mis en œuvre est déterminant. Le début du xx^e siècle voit ainsi, pour le revêtement des sols, la consécration de matériaux non seulement naturels – pierre, granit, parquet en chêne – mais qui relèvent également de particularités physico-hygiénistes caractérisées. On préconise des matériaux bactéricides – linoléum –, imperméables – asphalte ou bitume –, ou ingélifs – carrelage en grès cérame. Pour le revêtement des murs et des cloisons, on favorise les enduits de ciment ou le badigeonnage au chlorure de chaux.

Le second parcours est hôtelier. Il est géré comme l'usage d'une zone d'hébergement, pour les migrants « désinfectés » aussi bien que pour le personnel de l'établissement. Il comprend divers espaces communautaires – réfectoires, cuisines, dortoirs, bibliothèques, buanderie, service de change, magasins d'alimentation, infirmerie et occasionnellement hôpital –, un espace administratif – bureaux et logements – et logistique – chaufferie, réserves, remises. Sa disposition interne se caractérise par la symétrie organisationnelle, le surdimensionnement et la séparation des espaces collectifs par niveaux, par sexes et/ou par fonctions, la différence entre les zones attribuées à la vie communautaire des émigrants et celles occupées par les services du personnel.

65 « Cherbourg : Hall central de l'ancien Hôtel Atlantique », *Rapport de la présentation de l'Hôtel Atlantique*, Caen, Direction régionale des Affaires culturelles de Basse-Normandie, s.d., p. 1-6.

C'est à ce parcours hôtelier que doivent répondre une architecture simple et une absence de tout luxe correspondant à une population précarisée. Pour autant, conçu au début du xx^e siècle, il prend naturellement en compte la mise en œuvre des innovations techniques et des équipements spécifiquement hôteliers : un système de chauffage central et de rafraîchissement de l'air par aération et ventilation pour les salles collectives de grandes dimensions, une alimentation en eau chaude à chaque étage, des équipements sanitaires reliés au tout à l'égout de la commune, des espaces bancaires et de gardiennage intégrés, des offres de services multiples – cartes des repas, prospectus, bibliothèques et bagagerie –, un personnel stylé, formé pour offrir un accueil régulier à une clientèle constamment renouvelée.

268

Succédant aux diverses tentatives gouvernementales et aux initiatives isolées de puissants propriétaires, les plus importantes compagnies maritimes internationales décident, à partir de la fin du xix^e siècle de contrôler la gestion de l'hébergement de transit. Cette résolution répond à une volonté politique, commerciale et financière percutante, tout en s'inscrivant dans la continuité des modèles de rétention du début du xix^e siècle. Elle entraîne la mise en œuvre de plusieurs bâtiments pour émigrants à travers les territoires européens. Cette architecture spécifique liée à l'émigration entre, de par ces évolutions constructrices et techniques successives, dans une modernité que sa fonction première ne laissait pas présager. Elle participe à l'histoire patrimoniale de ces lieux de transit portuaire qui se déroule entre 1849 et 1934, ces années choisies découlant des dates d'ouverture de la première construction pour migrants, édifiée en Allemagne dans le port de Bremerhaven, à la fermeture de la dernière à Amsterdam.

LA DÉFENSE NATIONALE AVANT 1914, UNE UTOPIE INSTITUTIONNELLE ?

Philippe Vial
(SHD – UMR IRICE)

En France, un siècle après le déclenchement du premier conflit mondial, la conduite des opérations militaires, est nécessairement globale et intégrée¹. « Chef des armées », le président de la République est assisté d'un État-major particulier, tandis que le Premier ministre est « responsable de la défense nationale » avec l'appui d'un cabinet militaire. Depuis les débuts de la Cinquième République, il n'y a plus ni ministres, ni ministère de la Guerre ou de la Marine, mais un unique ministre à la tête d'un ministère unifié, devenu en 1974 celui de la Défense. Et si chaque armée possède encore son chef d'État-major, tous sont clairement subordonnés au chef d'État-major des armées. Le futur siège du ministère de la Défense, dont la construction s'achève sur le site de Balard, reflètera cette organisation intégrée, devenue aujourd'hui une évidence.

Elle n'en est pas une en 1914². Si le président de la République « dispose de la force armée », il n'a aucun rôle décisionnel en matière de défense. Sa « maison militaire » n'est pas un État-major particulier. De même, le président du Conseil n'a pas de cabinet militaire : dénué d'existence juridique propre, il n'a aucune responsabilité précise en matière de défense. Celle-ci est portée par l'ensemble du gouvernement, spécialement par les ministres à dimension militaire que sont ceux des Colonies, de la Marine et surtout de la Guerre. Les deux derniers actionnent depuis la fin du XIX^e siècle un chef d'État-major général, dont le pouvoir est équilibré par celui du vice-président du conseil supérieur de leur ministère.

Ce constat ne manque pas d'étonner : le conflit précédent n'avait-il pas suscité la constitution d'un Gouvernement de la Défense nationale ? Et la défaite finalement concédée n'avait-elle pas inscrit durablement à l'horizon la perspective de la Revanche ? De fait, entre 1871 et 1914, l'organisation de la défense est un enjeu politique essentiel et un thème récurrent du débat public. Pourtant, rien ne semble avoir fondamentalement changé sur le plan

1 Louis Gautier, *La Défense de la France après la guerre froide*, Paris, PUF, 2010.

2 Claude Carré, *Histoire du ministère de la Défense*, Paris, Lavauzelle/CEHD, 2001.

institutionnel quand la guerre de nouveau éclate. Ce hiatus n'a pas interpellé les historiens jusqu'à présent : la défense nationale – dans la triple dimension institutionnelle où nous l'entendons aujourd'hui, à la fois interarmées, ministérielle et interministérielle – est rarement envisagée dans sa globalité.

Est-ce à dire qu'elle n'est encore qu'une utopie en 1914 ? En dépit des limites d'une exploration qui commence seulement, il est aujourd'hui possible d'offrir une première réponse d'ensemble, dans le prolongement des recherches pionnières d'Emmanuel Boulard³. Elle incite à relativiser sérieusement l'idée d'un statu quo⁴. Le choc de la Première, et surtout de la Seconde Guerre mondiale, n'a pas été aussi fondateur qu'on l'a longtemps cru⁵ : dès avant 1914, la perspective d'une institutionnalisation de la défense nationale a émergé, débouchant sur la création d'un conseil supérieur éponyme en avril 1906. Désormais, des voix qualifiées appellent, en effet, à la mise en place d'un État-major et d'un ministère dédiés. Dans ce concert, la parole des marins semble singulièrement absente, alors même que la question de la défense des côtes ou de celle des colonies a été décisive dans la cristallisation du débat. Ce hiatus ne manque pas d'interroger au regard de la position marginale qui est celle de la Marine pendant le premier conflit mondial.

270

LE TEMPS DES PIONNIERS (1870-1900)

En dépit de son nom, le Gouvernement de la Défense nationale n'a pas marqué une rupture institutionnelle en matière d'organisation militaire. C'est « une vision interarmées de circonstance » qui a prévalu⁶. Il n'est donc pas étonnant qu'elle soit restée sans suites dans l'immédiat, d'autant que le bilan militaire du gouvernement est sévèrement critiqué, état de fait qui perdura jusqu'à la Grande Guerre⁷. La priorité était ailleurs, dans la reconstruction et la modernisation de cette Armée – de terre – si lourdement battue⁸. Or elles ne se

3 Emmanuel Boulard, *La Défense des côtes : une histoire interarmées (1815-1973)*, thèse d'histoire, université Paris-Sorbonne, 2013, en particulier p. 98-99, 285-288 et 296.

4 L'existence du Conseil supérieur de la Défense nationale est ainsi parfois encore ignorée même des meilleurs spécialistes tel Hew Strachan, « Stratégie », dans Stéphane Audoin-Rouzeau et Jean-Jacques Becker (dir.), *Encyclopédie de la Grande Guerre, 1914-1918*, Paris, Hachette, 2004, p. 422-423.

5 Bernard Chantebout, *L'Organisation générale de la défense nationale en France depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, LGDJ, 1967, p. 6 sq.

6 E. Boulard, *La Défense des côtes...*, *op. cit.*, p. 98.

7 *Ibid.*, p. 99.

8 Jean-Charles Jauffret, *Parlement, gouvernement, commandement : l'armée de métier sous la Troisième République, 1871-1914*, Vincennes, Service historique de l'armée de Terre, 1987 ; Jean-François Chanet, *Vers l'armée nouvelle : République conservatrice et réforme militaire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006. Les forces terrestres sont à l'époque désignées comme « l'Armée », sans plus de précision, par opposition à la « Marine ».

firent pas sans mal. Si l'absence d'un État-major général, à l'instar de celui dont disposait Moltke, est identifiée comme l'une des raisons de la défaite, il y a loin de la coupe aux lèvres⁹ : il faut une vingtaine d'années pour aboutir, et toute la détermination de Freycinet, premier civil à recevoir le portefeuille de la Guerre à la fin des années 1880¹⁰. De manière révélatrice, alors qu'il a été aux côtés de Gambetta l'incarnation de la défense nationale en 1870-1871, il ne cherche pas à lui donner une traduction institutionnelle durant son long passage rue Saint-Dominique de 1888 à 1893.

Pourtant, c'est à cette époque qu'apparaissent les premières propositions jusqu'ici connues visant à la mise en place d'une organisation militaire unifiée. Elles ont en commun d'être portées par deux officiers, ayant chacun renoncé au métier des armes pour embrasser une carrière à la charnière de la politique et de l'écriture. Saint-cyrien et officier du corps d'État-major, ancien collaborateur de Gambetta au moment de la Défense nationale, puis de Boulanger ministre de la Guerre, le général de division Henri Lung quitte le service actif en 1893 pour devenir député¹¹. Polytechnicien et artilleur, le capitaine Gaston Moch n'est lui qu'un officier subalterne quand il pose le képi en 1894¹². Père de Jules Moch, futur ministre socialiste de la Défense en 1950-1951, il ne brigua jamais aucun mandat électif. Mais il fréquenta des cercles intellectuels et politiques de gauche, s'engagea en faveur de Dreyfus, et devint l'un des inspireurs militaires de Jaurès.

Dans les pas de Gambetta : la vision politico-militaire du général lung

Lung et Moch incarnent chacun l'une des deux visions à partir desquelles prend corps la nécessité d'une organisation intégrée de la défense nationale. Le général y vient par le biais d'une réflexion d'abord politique qui, dans le prolongement de celle de Clausewitz, entend dépasser une approche seulement militaire de la guerre¹³. Comme l'a montré Benoît Durieux, la *Formule* – ainsi

9 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence. Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse d'histoire, université Panthéon-Sorbonne, 2008, p. 313-323.

10 Charles de Freycinet, *Souvenirs. 1878-1893*, Paris, Ch. Delagrave, t. 2, 1913, chap. XII : « Progrès et déclin du boulangisme. – Le centenaire de la Révolution française. – Réformes militaires » ; <<http://www.annales.org/archives/x/souvenirs.html>> (consulté le 21 juin 2014).

11 « Henri Lung (1833-1896) », dans Jean Jolly (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français ; notices biographiques sur les ministres, députés et sénateurs français de 1889 à 1940*, Paris, PUF, 1960-1977, 8 vol. ; notice biographique en ligne sur <http://www.assembleenationale.fr/sycomore/fiche.asp?num_dept=3951> (consultée le 15 juin 2014).

12 Paul-Henri Bourrelier, « Gaston Moch, polytechnicien combattant de la paix », *Annales des Mines – Réalités industrielles*, n° 3, août 2008, p. 48-61.

13 Son engagement s'appuie sur une lecture globale de l'œuvre du général prussien : voir Benoît Durieux, *Clausewitz et la réflexion sur la guerre en France, 1807-2007*, thèse d'histoire, École pratique des hautes études, 2007, p. 193-195, 361-362 et 369-370.

que la désignera Raymond Aron¹⁴ – est encore peu connue en France jusqu'en 1914. Seuls des esprits pionniers, comme Lung, sont convaincus que « la guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens ». C'est donc dans le cadre d'une vision globale de ce qu'est la guerre et de la manière dont la France doit s'y préparer, que le général en arrive à proposer la création d'un « ministère de la Défense nationale ».

Il développe sa vision dans le cadre de deux livres aux titres révélateurs, parus peu avant son entrée en politique. Publié en 1890, *Stratégie, tactique et politique* s'inscrit dans le prolongement de *La Guerre et la société*, paru l'année précédente, dont il reprend le titre en frontispice. De fait, il en constituait initialement l'une des parties¹⁵. À l'inverse, le second ouvrage, *La République et l'Armée*, édité en 1892, est dès le départ un tout autonome¹⁶. Mais, en dépit de titres très généraux, ils sont tous deux imprégnés du souvenir de 1870. Comprendre le pourquoi de la défaite, trouver le moyen d'éviter son retour, voilà les piliers de l'entreprise initiée par Lung. Ces deux nouveaux ouvrages prennent la suite de ceux, nombreux, qu'il a publiés sur le sujet, soit en analysant à chaud la défaite, soit en cherchant outre-Rhin, ou dans les succès militaires de la Révolution française, les clés du renouveau.

Lung vise cette fois à aller plus loin. Grâce à une démarche méthodique, il entend renouveler l'analyse du problème que pose la défense de la nation. « On a commencé et l'on a continué à faire la guerre sans l'avoir même définie », constate l'auteur en ouverture de *Stratégie, tactique et politique*. Certes « quelques écrivains, Jomini, Clausewitz, Proudhon [ont] bien entrevu la complexité du phénomène et la connexité de ses multiples manifestations ». Mais, regrette le général, « ils n'en ont pas déterminé les conditions d'être¹⁷ ». C'est l'objectif qu'il s'était donné en écrivant *La Guerre et la société*. Un an plus tard, son nouvel ouvrage entend achever l'effort en se consacrant aux « applications de la science de la guerre » que sont la tactique et la stratégie¹⁸.

Dans sa conclusion, Lung ose, pour la première fois, l'idée radicale d'une unification des structures de commandement. « Scientifiquement, il n'y a pas deux territoires, comme il n'y a pas deux défenses. Le territoire national est partout où flotte le drapeau tricolore. Par conséquent, au point de vue scientifique, il ne devrait y avoir qu'un État-major général ». Et de détailler sa composition en note : « il comprendrait quatre sections : l'une, pour les

14 Raymond Aron, *Penser la guerre, Clausewitz*, Paris, Gallimard, 1976, t. 1, p. 169-177.

15 Henri lung (général), *La Guerre et la société*, Paris, Berger-Levrault, 1889 ; *id.*, *Stratégie, tactique et politique*, Paris, Charpentier et C^e, 1890. Pour le détail de l'articulation entre les deux livres, voir *Stratégie...*, *op. cit.*, p. 5-6.

16 Henri lung (général), *La République et l'Armée*, Paris, G. Charpentier et E. Fasquelle, 1892.

17 H. lung, *Stratégie...*, *op. cit.*, p. 6.

18 *Ibid.*, p. 10.

opérations des armées de terre ; la seconde, pour la défense du territoire, le gouvernement des places, etc. ; la troisième, pour les opérations des flottes ; la quatrième, pour les colonies et les protectorats¹⁹ ». On le voit, les propositions du général restent très sommaires. S'il se situe bien dans la logique d'un État-major unifié, il en réduit le périmètre, pour l'essentiel, à la dimension des opérations. Et, même dans ce cadre, il s'agit moins d'une interarmisation que d'une juxtaposition.

Formulées dès 1890, ces propositions ne sont pas détaillées davantage dans *La République et l'Armée*. Mais, deux ans plus tard, ce nouvel ouvrage apporte une innovation majeure. Il porte le problème au niveau politique, proposant pour la première fois l'institution d'un ministre de la Défense nationale. Iung s'appuie pour cela sur l'héritage de celui qu'il a servi aux heures héroïques de 1870, devenu depuis une icône républicaine :

J'ai toujours cru avec Gambetta [...] et je crois encore à la possibilité et à la nécessité d'un ministre civil de la Défense nationale, ayant sous sa haute direction deux spécialistes, l'un à la Guerre, l'autre à la Marine, avec un seul État-major de terre et de mer, travaillant isolément, à l'hôtel de la Légion d'honneur actuel, par exemple²⁰.

Une proposition de localisation qui aujourd'hui ne manque pas de sel puisque, depuis 1998, le grand chancelier de l'Ordre, qui réside toujours au palais de Salm, est un ancien chef d'État-major des armées²¹... Surtout, l'ensemble de ces propositions tranche par leur modernité : ce n'est pas avant la fin du second conflit mondial qu'est créé un État-major interarmées²². Et voilà quelques années seulement que le ministre de la Guerre n'est plus systématiquement un officier général²³... On l'a dit, l'homme de la rupture, Freycinet, est lui aussi un ancien proche de Gambetta. Toujours ministre au moment où Iung publie son ouvrage, il est régulièrement suspecté de vouloir instaurer un ministère militaire unique²⁴.

19 *Ibid.*, p. 304.

20 H. Iung, *La République...*, *op. cit.*, p. 322, mais aussi p. 331.

21 « Liste des grands chanceliers depuis la création de l'institution » ; « Le palais de Salm » : <<http://www.legiondhonneur.fr/shared/fr/institution/finstitution.html>> (consulté le 22 juin 2014).

22 P. Vial, *La Mesure d'une influence...*, *op. cit.*, p. 359-380.

23 *Ibid.*, p. 423-425.

24 Paul Fontin, *Guerre et Marine : essai sur l'unité de la défense nationale*, Paris/Nancy, Berger-Levrault, 1906, p. 42, n. 1 ; N. A., « L'armée de demain (Questions nationales – Réformes urgentes) – I. Le ministère de la Défense nationale (suite) », *La France de demain*, n° 8, 15 janvier 1899, p. 112-119, ici p. 118. « N. A. » est le pseudonyme d'un officier ayant voulu protéger son anonymat : *cf. infra*, n. 56.

En conclusion, le général apporte une précision importante : réitérant son souhait de voir créer « un *ministère de la Défense nationale*²⁵ », il précise que son titulaire devra s'appuyer sur « deux sous-secrétaires d'État spécialistes à la Guerre et à la Marine²⁶ ». C'est la première fois qu'est envisagée la répartition des attributions ministérielles qui prévaudra sous la Quatrième République, avant que la Cinquième ne se limite à un seul ministre militaire²⁷. Mais, différence de taille, Iung préconise la création d'un ministère unique, quand celui de la Défense devra coexister avec des ministères propres à chaque armée jusqu'en juin 1958²⁸...

Gaston Moch : un projet en premier lieu militaire et plus complet

274

Publié deux ans après *La République et l'Armée*, sous le pseudonyme de Patiens, l'ouvrage de Gaston Moch prolonge celui de Iung, dont il se réclame, tout en s'en distinguant²⁹. L'institutionnalisation de la défense nationale n'est plus l'une des conséquences de l'analyse menée par l'auteur. Étudiée dès le premier chapitre, qui lui est tout entier consacré, cette institutionnalisation est posée comme l'une des conditions nécessaires à la résolution du problème qu'entend traiter l'ouvrage³⁰. En témoigne le titre retenu par Moch, *La Défense nationale et la Défense des côtes*, qui inscrit sa réflexion dans une dynamique différente de celle de Iung, d'abord militaire avant d'être politique. Si son propos n'est pas dépourvu de considérations stratégiques, on le verra, son but est de régler en pratique la question empoisonnée de la responsabilité de la défense des côtes³¹.

Les deux auteurs se rejoignent néanmoins dans une commune volonté d'examiner sans a priori la question de la défense nationale. Elle n'est pas une, constate le capitaine, puisque constituée de l'armée et de la flotte³². Or, les deux « diffèrent l'une de l'autre par leur nature et leur mode d'action, mais pas plus que la cavalerie, par exemple, ne diffère du corps des aérostiers ».

25 En italiques dans le texte. H. Iung, *La République...*, *op. cit.*, p. 338-339.

26 On notera que, dans la tradition politico-administrative française, le « sous-secrétaire d'État » désigne, jusqu'à la Libération, ce que l'on appelle depuis un « secrétaire d'État ».

27 Philippe Vial, « 1932-1961. Unifier la défense », *Inflexions. Civils et militaires : pouvoir dire*, n° 21, « La réforme perpétuelle », 2012, p. 13-27.

28 Si la formule d'un ministère militaire unique, dit de « la Défense », est adoptée pour la première fois en février 1932, elle ne s'impose définitivement qu'en juin 1958 sous le nom de « ministère des Armées ». Entretiens plusieurs types d'organisation ont été expérimentés. Initiée à l'été 1940, la formule d'un ministre de la Défense coiffant les trois ministres d'armée – Guerre, Marine, Air – devient quasiment la norme à partir de la fin de 1947. *Ibid.*

29 Patiens [Gaston Moch], *La Défense nationale et la Défense des côtes*, Berger-Levrault, 1894. L'auteur est encore officier de carrière, d'où le choix d'un pseudonyme pour échapper aux obligations du devoir de réserve propres à son statut. P.-H. Bourrellet, « Gaston Moch... », *art. cit.*, p. 50.

30 Patiens, *La Défense nationale...*, *op. cit.*, chap. 1, « La défense nationale », p. 10-29.

31 *Ibid.*, p. 10.

32 *Ibid.*, p. 15.

Une affirmation qui ne peut qu'horrifier les marins, car elle récuse le caractère décisif de la différence de milieu, ce qui justifie une autre remise en question fondamentale : l'armée et la flotte, n'hésite pas à affirmer Gaston Moch, « doivent être considérées, dans l'ensemble de notre puissance militaire, comme *deux armes*, non comme *deux armées*³³ ». Ce déni de la singularité du milieu maritime permet à l'auteur de justifier l'instauration d'« un ministère unique, le *ministère de la Défense nationale*³⁴ ». Et de détailler :

Outre les directions actuellement existantes au ministère de la Guerre (infanterie, cavalerie, artillerie et train, génie, services administratifs, poudres et salpêtres, service de santé), cet organisme comprendrait trois directions nouvelles : 1°) personnel de la flotte ; 2°) armée coloniale ; 3°) constructions navales, et travaux hydrographiques et hydrauliques³⁵.

En d'autres termes, le département de la Guerre absorberait celui de la Marine... Et, contrairement à ce que prévoyait Lung, le nouveau ministre ne serait pas épaulé par des sous-secrétaires d'État dont le domaine de compétence correspondrait à celui des anciens ministères. Par contre, Moch rejoint implicitement son prédécesseur dans sa volonté de confier par principe le poste à un civil³⁶.

C'est la première fois que sont posés les principes de ce que pourrait être l'organisation du nouveau ministère puisque Lung n'était pas entré dans ce détail. À l'inverse, son successeur se contente de reprendre quasiment mot pour mot sa vision de ce que serait l'État-major général unifié³⁷. Est ainsi proposé, là encore pour la première fois, une vision articulée qui, en tant que telle, pourrait suffire à emporter l'adhésion. Cette organisation ne sera-t-elle pas source d'une meilleure efficacité, en particulier budgétaire, comme le souligne l'auteur³⁸ ? Moch va pourtant plus loin, élevant le débat au niveau stratégique : « *le péril national est à l'est* », souligne-t-il³⁹, d'où la nécessité d'une réorientation drastique de la politique de défense, qui privilégie clairement l'Armée par rapport à la Marine. Pour réaliser cet *aggiornamento*, la nouvelle organisation militaire qu'il propose constitue un atout maître : « tout cela, un ministre de la Défense nationale peut [en effet] le penser et le dire. Un ministre de la Marine le peut difficilement, car sa fonction propre est de vouloir une Marine aussi puissante que possible⁴⁰ ».

33 *Ibid.* En italiques dans le texte.

34 *Ibid.* En italiques dans le texte.

35 *Ibid.*

36 *Ibid.*, p. 15 sq.

37 *Ibid.*, p. 17.

38 *Ibid.*, p. 17-18.

39 *Ibid.*, p. 21. En italiques dans le texte.

40 *Ibid.*, p. 29.

Comment expliquer cette cristallisation dont témoignent les ouvrages de Jung et Moch ? Sans doute est-elle à mettre en relation avec le tournant, déjà évoqué, qui se produit alors en matière d'organisation politico-militaire. Au printemps de 1887, l'affaire Schnaebelé, première grande crise avec l'Allemagne depuis 1870, a redonné corps à la perspective d'une guerre et certainement aidé l'action réformiste de Freycinet. Sous son impulsion, le chef d'État-major général est devenu le vrai chef de l'Armée et le Conseil supérieur de la Guerre a vu son rôle renforcé⁴¹. S'il faut attendre la fin de la décennie pour que la Marine connaisse une évolution similaire, des questions fondamentales se posent au sujet de son organisation ministérielle depuis l'émancipation des Colonies au printemps 1894. Le débat sur le rattachement des troupes coloniales rebondit. Cette effervescence institutionnelle crée une atmosphère propice à toutes les interrogations, d'autant plus que la crise boulangiste, par la personnalité de celui qui lui a donné son nom, par les fonctions qu'il occupait au sein du gouvernement comme par les revendications politiques dont il était porteur, nourrit ce climat de remise en question.

Pourtant, si des penseurs plaident désormais en faveur d'une unification du champ ministériel militaire, leurs thèses sont loin d'emporter l'adhésion, en particulier du côté des marins. À l'heure où le périmètre institutionnel de la rue Royale est menacé, ceux-ci ne peuvent être que sur leurs gardes. En témoigne la critique argumentée que le contre-amiral Henri Réveillère fait, à l'automne 1894, de l'ouvrage de Gaston Moch⁴². Écrivain prolifique depuis qu'il a quitté le service actif en 1891, après une carrière classique, ce marin est une figure originale⁴³ : libre penseur et chrétien, républicain militant, il est proche de la Jeune École⁴⁴. Comme il le souligne, il est donc naturellement en phase avec l'approche novatrice de Moch, dont il recommande le livre⁴⁵. Mais l'amiral récuse vivement l'idée que la Marine pourrait n'être qu'une composante de l'Armée⁴⁶. Au contraire, il défend le principe d'une répartition des rôles en fonction des milieux : la Guerre doit prendre en charge la défense des territoires,

41 P. Vial, *La Mesure d'une influence...*, *op. cit.*, p. 317-323.

42 Paul Réveillère (contre-amiral), « La défense des côtes. À propos d'un livre récent », *La Marine française*, n° 76 (2^e série), 10 octobre 1894 ; n° 77 (2^e série), 25 octobre 1894 ; n° 1 (3^e série), 10 novembre 1894, p. 5-11 ; n° 2 (3^e série), 25 novembre 1894, p. 49-57 ; n° 3 (3^e série), 10 décembre 1894, p. 102-109.

43 Notice biographique disponible sur <http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_reveillere_paul.htm> (consultée le 15 octobre 2014).

44 Il préface en 1891 un ouvrage que publient sous pseudonyme deux propagandistes de la Jeune École : Commandant Z... (Paul Fontin) et Henry Montéchant (lieutenant de vaisseau Henry Vignot), *Les Guerres navales de demain*, Paris/Nancy, Berger-Levrault, 1891.

45 P. Réveillère, « La défense des côtes », *loc. cit.*, p. 105, p. 107.

46 *Ibid.* p. 108.

y compris outre-mer ; la Marine, celle des mers et des littoraux⁴⁷. « *Et, qu'il y ait ou non un ministre de la Défense nationale, dans la pratique, il en sera toujours ainsi, par la raison qu'il n'en peut être autrement*⁴⁸ ». D'autant que ce constat de bon sens se double d'une dimension stratégique : « à la Guerre, l'ennemi probable, l'Allemagne ; à la Marine, l'ennemi possible, l'Angleterre⁴⁹ ». Et l'auteur élargit la menace venue d'outre-Rhin à celle de la Triplice, dont la nature est également navale, spécialement sur le théâtre méditerranéen⁵⁰. Rien ne justifie donc une unification du champ ministériel militaire au nom de la priorité donnée à la menace terrestre.

Cette centralisation apparaît même irréaliste au regard de la charge de travail écrasante qu'elle ferait reposer sur les épaules d'un seul homme⁵¹. Et potentiellement dangereuse en raison de la concentration de pouvoirs dont il bénéficierait⁵². Probablement anticonstitutionnelle, l'instauration d'un ministre de la Défense nationale pourrait en effet conduire à la mise en place d'un « pouvoir personnel⁵³ ». Seules des circonstances exceptionnelles, impossibles à déterminer à l'avance, peuvent justifier pareille concentration, à l'instar de celles dont Gambetta bénéficia en 1870. Dans ce cas, « les nécessités commandent » et leur poids règle tout, sans qu'il soit nécessaire d'organiser les choses par avance⁵⁴.

On le constate, les voix du général Lung et du capitaine Moch sont encore très isolées. Freycinet, que plusieurs observateurs désignent comme acquis à leurs idées, ne se dévoile pas. Et la disparition prématurée du général Lung en 1896 joue contre la diffusion de ses idées. Il faut attendre le milieu des années 1900, pour qu'une première réalisation voie le jour, témoignant de la force nouvelle qu'a pris l'idée d'une institutionnalisation de la défense nationale. À l'orée du siècle, la relance du débat explique ce rebondissement.

UN DÉBAT QUI CRISTALLISE, UNE PERSPECTIVE QUI SE CONCRÉTISE (1900-1914) ?

Un débat qui cristallise (1899-1905)

Au tournant de siècle, trois événements successifs font franchir un premier cap important au débat – ou, pour être plus précis, le dénouement de trois crises

47 *Ibid.*, p. 102. Car « actuellement – cela ressort aussi nettement de l'ouvrage de Patiens que de celui de MM. le commandant Z. et Montéchant – le navire moderne est lié au littoral ». *Ibid.*, p. 108.

48 *Ibid.*, p. 53. En italiques et en gras dans le texte.

49 *Ibid.*, p. 8 ; voir aussi p. 107, pour une formulation plus explicite.

50 *Ibid.*, p. 10.

51 *Ibid.*, p. 8.

52 *Ibid.*, p. 57, p. 107.

53 *Ibid.*, p. 57.

54 *Ibid.*, p. 6-7.

de nature différente. En premier lieu, celle de Fachoda qui, en 1898, révèle de manière humiliante les conséquences de l'absence d'une politique globale de défense⁵⁵. Elle conduit à trancher le vieux débat sur les troupes de Marine, qui traînait depuis des années. Le vote de la loi du 7 juillet 1900 entérine leur rattachement au département de la Guerre⁵⁶. Entretemps, le dénouement de l'affaire Dreyfus a clarifié les termes des rapports entre la toge et les armes dans la France républicaine. Se sentant désormais suffisamment confiantes pour le faire, les autorités politiques ont désormais à cœur de traduire dans les faits leur prééminence réaffirmée.

Il n'est donc pas étonnant de voir le thème d'une institutionnalisation de la défense nationale ressurgir dans le débat public. Une série de quatre articles, publiés par un officier anonyme durant l'hiver 1898-1899, en constitue l'une des premières manifestations⁵⁷. Ils offrent une vision d'une précision inédite de ce que pourrait être une direction unifiée des questions militaires. S'inspirant largement de l'ouvrage de Gaston Moch, ces articles partent du problème de la défense des côtes. L'auteur en conclut à la nécessité de créer une véritable armée coloniale, confiée au département de la Marine. Celui-ci aurait ainsi la responsabilité exclusive de la défense en mer et outre-mer, la Guerre se concentrant sur celle de la métropole, littoral compris⁵⁸. L'articulation des deux, « l'unité d'action » qui doit en résulter, exigent la création d'un « ministère de la Défense nationale⁵⁹ ». Ce constat organique est renforcé par l'analyse de la situation stratégique de la France. Se situant dans la perspective d'un affrontement entre la Triple et l'alliance franco-russe, l'auteur souligne que la dispersion probable des théâtres d'opération requiert également l'instauration de cette autorité unique.

Dans sa vision, « les deux ministères actuels de la Guerre et de la Marine subsistent en tant qu'administrations centrales », chacune dirigée par un

55 P. Fontin, *Guerre et Marine...*, *op. cit.*, p. 24, p. 38. Adolphe Messimy (député), « Les points d'appui de la flotte hors d'Europe : II. L'état actuel de leur organisation », *Revue politique et littéraire. Revue bleue*, n° 10, 5^e série - t. IV, 2 septembre 1905, p. 262-265, ici p. 295. N. A., « L'armée de demain (Questions nationales – Réformes urgentes) – I. Le ministère de la Défense nationale », *La France de demain*, n° 9, 15 février 1899, p. 197-205, ici p. 201 et surtout p. 204-205.

56 P. Vial, *La Mesure d'une influence*, *op. cit.*, p. 942.

57 N. A., « L'armée de demain (Questions nationales – Réformes urgentes) – I. Le ministère de la Défense nationale », *La France de demain*, n° 6, 15 novembre 1898, p. 498-508 ; n° 7, 15 décembre 1898, p. 28-35 ; n° 8, 15 janvier 1899, p. 112-119 ; n° 9, 15 février 1899, p. 197-205. P. Fontin, *Guerre et Marine...*, *op. cit.*, p. 32-39, en cite de larges extraits. Il affirme que l'auteur est un officier, ce que la publication originale ne précisait pas, mais ne donne pas pour autant son identité.

58 N. A., *loc. cit.*, p. 507-508 spécialement.

59 *Ibid.*, p. 508.

sous-secrétaire d'État d'origine militaire⁶⁰. À l'inverse, ce qui constitue une première, les services – contrôle, intendance, service de santé... – sont mutualisés, « sous la haute autorité d'un directeur de l'administration de la Guerre et de la Marine⁶¹ ». L'ensemble est placé sous la responsabilité du ministre de la Défense nationale, mais sans que celui-ci puisse actionner directement ces forces. Il ne jouit ainsi « d'aucune prérogative menaçante pour la République⁶² ». D'origine civile, le ministre est assisté de deux « auxiliaires techniques », le généralissime et l'amiralissime⁶³. Il dispose également « d'un cabinet militaire et d'un grand État-major général », aux effectifs restreints, organisé autour des quatre sections prévues par le général Iung. Enfin, la réunion des deux conseils supérieurs de la Guerre et de la Marine forme le Conseil supérieur de défense⁶⁴, placé sous la présidence du chef de l'État⁶⁵. Là encore, c'est la première fois qu'est préconisée la création d'une pareille instance. Autre nouveauté radicale, le ministre « est choisi par le Chef de l'État et n'est lié à l'existence d'aucun ministère⁶⁶ ».

En « relations constantes » avec son collègue des Affaires étrangères, le ministre « établit pour chaque hypothèse considérée un plan de campagne⁶⁷ ». Ses « directives » sont soumises au CSD qui émet des « avis motivés », mais seulement consultatifs. Des plans sont ensuite établis par les deux départements de la Guerre et de la Marine, avant d'être examinés par leurs conseils supérieurs, puis de nouveau transmis au CSD⁶⁸. « À ce moment, et *sous sa seule responsabilité*, le ministre de la Défense ordonne les remaniements proposés par le CSD, ou passe outre, et déclare alors purement et simplement le plan *en vigueur*⁶⁹ ». Si la guerre éclate, « le rôle du [ministre] en tant que responsable de la *préparation à la guerre* est terminé : celui du généralissime et de l'amiralissime responsables de *l'exécution* commence⁷⁰ ». Le ministre n'est plus alors que « le pourvoyeur des armées en opérations⁷¹ ».

Particulièrement ambitieuse, cette vision est encore exceptionnelle. Par contre, le besoin de coordination auquel elle entend répondre est attesté

60 *Ibid.*, p. 197. En italiques dans le texte.

61 *Ibid.*, p. 197-198.

62 *Ibid.*, p. 199.

63 *Ibid.*, p. 199-200.

64 Conseil supérieur de défense, désormais CSD.

65 *Ibid.*, p. 200.

66 *Ibid.*, p. 201.

67 En italiques dans le texte.

68 *Ibid.*, p. 202-203.

69 *Ibid.*, p. 203. En italiques dans le texte.

70 *Ibid.* En italiques dans le texte.

71 *Ibid.*

peu après par Édouard Lockroy, ministre de la Marine entre novembre 1895 et avril 1896, puis entre juin 1898 et juin 1899. Dans *La Défense navale*, ouvrage publié en 1900, il dresse un tableau édifiant des luttes qui opposent les administrations en charge de la défense outre-mer⁷². Indéniablement, une prise de conscience s'opère qui, pour la première fois, s'accompagne de réalisations concrètes en matière de formation. Un début de coopération se met ainsi en place entre l'École supérieure de guerre et l'École supérieure de la Marine, qui vient d'être créée⁷³. Dès 1896, un cours dit « d'Armée de terre » vise à donner aux marins stagiaires « une information très complète sur les missions, la doctrine, l'organisation et les moyens de l'Armée »⁷⁴. Et les voyages d'étude le long des côtes françaises prévoient systématiquement la visite des fortifications littorales⁷⁵. En 1899, un nouveau pas est franchi : sous l'impulsion des commandants respectifs des deux écoles, le général de division Langlois et le contre-amiral Bienaimé, une session de formation commune est organisée⁷⁶. Elle associe conférences et séances de Kriegspiel début avril, puis la participation à des manœuvres combinées entre le 30 juillet et le 4 août. Le thème retenu est le débarquement de forces de la Triple en Provence. Le général Langlois et une douzaine de ses stagiaires embarquent sur le croiseur cuirassé *Amiral Charner*, qui accueille l'École supérieure de la Marine, tandis que sept de ses stagiaires rallient l'État-major « terre » à Vidouban. Ils s'y frottent aux conceptions du lieutenant-colonel Foch, alors professeur à l'École supérieure de guerre, qui dirige l'exercice⁷⁷.

À la même époque, des voix commencent à appeler à des initiatives plus hardies. L'hypothèse d'un conseil supérieur se précise. Elle trouve une première traduction politique grâce à l'action d'un député du Rhône, Henry Fleury-Ravarin. Issu du Conseil d'État, il siège depuis 1893 au Palais Bourbon, où il a rejoint l'Union républicaine⁷⁸. Il dépose le 2 mai 1899 un projet de loi

72 Édouard Lockroy, *La Défense navale*, Paris, Berger-Levrault, 1900, p. 127.

73 Rémi Monaque (contre-amiral), *L'École de guerre navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995, p. 1-42.

74 *Ibid.*, p. 195. Faute d'un travail équivalent sur l'histoire de l'École supérieure de guerre, on ignore pour l'instant si ses stagiaires bénéficièrent d'un enseignement équivalent, même si on peut raisonnablement le supposer.

75 R. Monaque, *L'École...*, *op. cit.*, p. 351, p. 358.

76 *Ibid.*, p. 197, p. 358. Voir aussi Hippolyte Langlois (général), « Comment on peut coordonner l'action des ministères chargés de la défense nationale », *Le Temps*, 28 octobre 1905, article repris dans *Questions de défense nationale*, Paris/Nancy, Berger-Levrault, 1906, p. 106-108.

77 Celui-ci aurait même embarqué sur l'*Amiral Charner* : Amédée Bienaimé (vice-amiral), *La Guerre navale 1914-1915*, Paris, Tallandier, 1920, p. 23.

78 « Henry Fleury-Ravarin » (1861-1924) », dans J. Jolly (dir.), *Dictionnaire...*, *op. cit.*; notice biographique en ligne sur <http://www.senat.fr/senateur-3eme-republique/fleury_ravarin_henry1128r3.html#1889-1940> (consultée le 15 octobre 2014).

portant « organisation d'un Conseil supérieur de la Défense nationale » qui en double un autre portant, lui, « organisation d'une Armée de la Marine et des Colonies⁷⁹ ». C'est celui-ci qui constitue la pièce maîtresse de l'offensive du parlementaire⁸⁰. Fleury-Ravarin est d'abord un défenseur de la rue Royale. Or, on l'a dit, la crise de Fachoda a relancé le débat lancinant sur le devenir des troupes de Marine et leur éventuelle autonomisation. La création d'un Conseil supérieur de la Défense nationale – expression qui émerge en tant que telle avec ce projet de loi – apparaît ainsi comme un moyen de préserver l'autonomie de la rue Royale, clé de voûte d'un dispositif visant à établir une forme de parité, relative, avec la rue Saint-Dominique.

Destiné à assurer la cohérence de la politique de défense, le Conseil supérieur de la Défense nationale⁸¹ envisagé par Fleury-Ravarin est constitué seulement de représentants des départements de la Guerre et de la Marine, à l'exception du chef de l'État, qui préside la nouvelle instance, et du chef du gouvernement, qui le seconde. Mais ni l'un, ni l'autre, n'ont droit de vote, ce qui se comprend au regard du rôle purement consultatif du conseil. Emmenés par leurs ministres respectifs, les principaux chefs militaires se contentent en effet de donner « des avis » sur « toutes les questions importantes se rattachant à la préparation de la guerre et pouvant intéresser à la fois l'Armée de terre, la Marine ou « l'Armée de la Marine et des Colonies » dont le député recommande la création⁸². Transmis à la commission de la Guerre, ce projet n'a pas de suite immédiate, non seulement parce que la législature se termine sans qu'il ait été examiné, comme le souligna plus tard Fleury-Ravarin⁸³, mais parce que le grand dessein qui était le sien a vécu : la loi du 7 juillet 1900 consacre le rattachement des troupes de Marine à la Guerre...

Pour autant, l'idée d'un conseil supérieur est reprise dès 1902 par un parlementaire influent, le député radical Maurice Berteaux, rapporteur du budget du ministère de la Guerre⁸⁴, une proposition d'autant plus significative

79 *Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Chambre des députés* (désormais *JORF-DP-CD*), 3 mai 1899, vol. 2, p. 1267 et p. 1282. Ces deux projets sont reproduits dans l'ouvrage qu'il publie l'année suivante : Henry Fleury-Ravarin, *Notre défense maritime et coloniale*, Paris, Flammarion, 1900, p. 294-311 et p. 312-315.

80 Présentation synthétique dans *Le Temps*, 3 mai 1899.

81 Conseil supérieur de la Défense nationale, désormais CSDN.

82 H. Fleury-Ravarin, *Notre défense maritime et coloniale*, *op. cit.*, p. 281-282. Les membres militaires du CSDN sont les vice-présidents des conseils supérieurs de la Guerre, de la Marine et de l'Armée de la Marine et des Colonies, les chefs d'État-major de la Guerre et de la Marine ; « et enfin un certain nombre, très restreint, d'officiers généraux de la Guerre, de la Marine et des troupes coloniales ».

83 *JORF-DP-CD*, 2 mars 1906, p. 1149.

84 « Maurice, Henry Berteaux. (1852-1911) », dans J. Jolly (dir.), *Dictionnaire...*, *op. cit.* ; notice biographique en ligne sur <http://www.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche.asp?num_dept=720> (consultée le 16 octobre 2014).

qu'elle émane d'une figure politique de premier plan, qui est ministre de la Guerre à plusieurs reprises dans les années suivantes, en particulier en 1904-1905. Déplorant « les rivalités presque irréductibles entre les deux ministères militaires », ce parlementaire recommande la création d'un « grand conseil unique, embrassant dans ses attributions les deux mobilisations, celle de l'armée et celle de la flotte⁸⁵ ». Naturellement présidé par le chef de l'État, assisté des ministres de la Guerre et de la Marine, vice-présidents, ce « Conseil supérieur de la Défense nationale » rassemblerait « les officiers généraux des deux départements désignés pour commander les armées et groupes d'armées de terre et de mer ».

282

Le débat s'amplifie à partir de 1904. Deux ans après Berteaux, un autre parlementaire radical-socialiste, se fait l'avocat de la création d'un CSDN. Rapporteur, lui, du budget de la Marine, Adolphe Messimy pointe également la nécessité d'un décloisonnement des responsabilités ministérielles en matière militaire⁸⁶. Et, dans le prolongement de N. A., l'auteur anonyme des années 1898-1899, il couple l'institution du CSDN avec celle d'un ministère militaire unifié⁸⁷. Mais, nouveauté considérable, il lui attribue un rôle décisionnel, quand son prédécesseur le limitait à un rôle purement consultatif :

qu'on se place au point de vue de la défense générale de tous nos territoires, ou au point de vue budgétaire, on en arrive donc à préconiser la création d'un ministère unique de défense, ayant comme organe central et directeur un conseil peu nombreux et responsable, composé de parlementaires, analogue à celui qui dirige l'amirauté anglaise...⁸⁸.

Messimy n'est pas isolé. S'il ne va pas jusqu'à préconiser des évolutions institutionnelles, le rapporteur du budget pour les Colonies en 1904, Fernand Dubief, député radical-socialiste de Saône-et-Loire, pointe également les incohérences que le partage des responsabilités entre plusieurs départements ministériels entraîne pour la défense de l'outre-mer⁸⁹. Son collègue François Deloncle, député Gauche démocratique de l'Indochine, fait de même dans le cadre du rapport qu'il consacre à la défense de ce territoire⁹⁰. Le général

85 Cité par Adolphe Messimy (député), « Urgente nécessité de coordonner l'action des ministères chargés de la défense nationale », *Revue politique et littéraire. Revue bleue*, n° 12, 5^e série, vol. IV, 16 septembre 1905, p. 361-365, ici p. 362.

86 P. Fontin, *Guerre et Marine...*, *op. cit.*, p. 28.

87 Adolphe Messimy (député), « Rapport sur le budget de la Marine, exercice 1904 », p. 199 ; cité par Adolphe Messimy (général), *Mes souvenirs*, Paris, Plon, 1937, p. 28.

88 Cité par P. Fontin, *Guerre et Marine...*, *op. cit.*, p. 32.

89 *Ibid.*, p. 25. « Fernand, Jean-Baptiste Dubief (1850-1916) », dans J. Jolly (dir.), *Dictionnaire...*, *op. cit.* ; notice biographique en ligne sur <http://www.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche.asp?num_dept=2610#!prettyPhoto> (consultée le 15 octobre 2014).

90 A. Messimy, « Urgente nécessité... », *loc. cit.*, p. 362.

de division Voyron, président du Comité consultatif de défense des Colonies, membre du Conseil supérieur de la Guerre, stigmatise à son tour cette dispersion des efforts⁹¹. À la même époque, au Sénat, le rapporteur général de la commission des Finances, Antonin Dubost, s’empare du dossier⁹². Conseiller d’État, président de la Haute Assemblée à partir de 1906, ce sénateur radical, élu de l’Isère, est une voix qui compte⁹³. Pour autant, l’entrée dans le débat de son jeune collègue Messimy revêt une importance particulière.

Saint-cyrien et artilleur, démissionnaire en 1899 alors qu’il était capitaine, dreyfusard, celui-ci a été élu député de Paris en mai 1902⁹⁴. Il a été le collaborateur de Berteaux dans ses fonctions de rapporteur du budget de la Guerre et celui-ci a été le premier à lui recommander de se présenter à la députation. Il a été parrainé dans cette entreprise par Camille Pelletan : le soutien du célèbre et contesté ministre de la Marine des années 1902-1904 s’est révélé décisif⁹⁵. Il a valu à son bénéficiaire de devenir rapporteur du budget de ce département pour l’exercice 1904⁹⁶. Dix ans plus tard, Messimy est ministre de la Guerre au moment où l’Europe s’embrase. Dans l’intervalle, fort d’une véritable expertise interarmées, il n’a cessé d’appeler à une unification du champ ministériel militaire. Il a ainsi joué un rôle central dans la mise en œuvre d’une première réalisation concrète, au printemps de 1906 : le CSDN.

Le CSDN, une première réalisation (1905-1906)

Le débat s’intensifie à partir de l’été de 1905. À la veille du 14 juillet, la commission parlementaire des affaires extérieures, des protectorats et des colonies, présidée par Paul Deschanel, auditionne le ministre des Colonies, Étienne Clémentel, au sujet de la défense de l’Indochine⁹⁷. À l’issue de ses débats, la commission demande en particulier « la prompte constitution d’un Conseil supérieur de la Défense nationale ». Deschanel enfonce le clou une quinzaine de jours plus tard, dans le courrier qu’il adresse au chef du gouvernement, Maurice Rouvier, au nom de la commission⁹⁸. C’est la première fois que cette

91 *Ibid.*

92 Larges extraits chez P. Fontin, *Guerre et Marine...*, *op. cit.*, p. 28-31.

93 « Antonin Dubost (1842-1921) », dans J. Jolly (dir.), *Dictionnaire...*, *op. cit.* ; notice biographique en ligne sur <http://www.senat.fr/senateur-3eme-republique/dubost_antonin118713.html> (consultée le 18 octobre 2014).

94 « Adolphe Messimy (1869-1935) », *ibid.* ; notice biographique en ligne sur <http://www.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche.asp?num_dept=5219> (consultée le 18 juin 2014).

95 A. Messimy, *Mes souvenirs...*, *op. cit.*, p. 17-21.

96 *Ibid.*, p. 27.

97 « Nouvelles du jour », *Le Temps*, 12 juillet 1905.

98 Cette lettre est reproduite *in extenso* aussi bien par *Le Figaro* que par *Le Temps* : « Les Affaires extérieures et coloniales », *Le Figaro*, 27 juillet 1905 ; « Dernières nouvelles », *Le Temps*, 27 juillet 1905.

revendication cesse d'être portée par des individualités pour prendre une dimension collective et institutionnelle.

À la fin de l'été, Messimy publie coup sur coup plusieurs articles qui poussent dans le même sens⁹⁹. Là encore, le point de départ est une réflexion sur la défense de l'outre-mer français. Le député vient en effet d'étudier en détail son organisation dans le cadre de la préparation d'un rapport sur les points d'appui de la flotte, réalisé pour la commission extra-parlementaire de la Marine. Comme d'autres avant lui, Messimy pointe les invraisemblables incohérences qui règnent en la matière, à l'origine d'un manque d'efficacité criant sur le plan budgétaire et militaire, un constat qui lui permet de mettre en évidence l'« urgente nécessité de coordonner l'action des ministères chargés de la défense nationale¹⁰⁰ ».

284

Analysé en détail, le *Committee of Imperial Defence britannique*, créé en 1902, est présenté pour la première fois comme l'exemple à suivre. Aux yeux du député, il s'agit d'instaurer « un organe actif nouveau, fonctionnant d'une façon périodique et régulière, ayant un secrétariat permanent, et chargé de prendre des décisions engageant de façon collective la responsabilité des membres du gouvernement intéressés¹⁰¹ ». Dans le prolongement de ce que Messimy recommande depuis plusieurs années, ce « Grand Conseil de la Défense nationale » ne se limiterait donc pas à donner des avis. À l'inverse, le député innove quand il évoque la composition de cette future instance, qui annonce très clairement celle qui va être retenue en 1906¹⁰².

De fait, d'autres voix se joignent à la sienne. Au même moment, Paul Fontin publie un long plaidoyer en faveur d'un « Conseil défensif de la France¹⁰³ ». Son propos porte d'autant plus qu'il s'appuie sur une synthèse inédite des contributions qui ont nourri le débat depuis une quinzaine d'années. Faute de pouvoir espérer en l'état la création d'un ministère de la Défense nationale, l'auteur recommande la création d'une instance constituée à partir du

99 Adolphe Messimy (député), « Les points d'appui de la flotte hors d'Europe : I. Quel est leur rôle », *Revue politique et littéraire. Revue bleue*, n° 9, 5^e série, vol. IV, 26 août 1905, p. 262-265 ; « II. L'état actuel de leur organisation », *Revue politique et littéraire. Revue bleue*, n° 10, 5^e série, vol. IV, 2 septembre 1905, p. 294-299.

100 Adolphe Messimy (député), « Urgente nécessité de coordonner l'action des ministères chargés de la défense nationale », *Revue politique et littéraire. Revue bleue*, n° 12, 5^e série, vol. IV, 16 septembre 1905, p. 361-365.

101 *Ibid.*, p. 363

102 *Ibid.*, p. 364.

103 Paul Fontin, « Le ministère de la Défense nationale » : cet article figure dans le volume que l'auteur intitule significativement *Guerre et Marine : essai sur l'unité de la défense nationale*, Paris/Nancy, Berger-Levrault, 1906, p. 22-51. Autre symbole éloquent : l'ouvrage est préfacé par Messimy. Fontin indique dans l'avertissement placé au début du volume que les articles le composant ont été initialement publiés durant l'été de 1905, mais il n'en donne pas les références précises.

Conseil supérieur de la Guerre, « augmenté des amiraux pourvus de lettres de commandement en chef à la mer en temps de guerre ». S’y ajouteraient le ministre des Affaires étrangères, des Colonies, ainsi que « cinq sénateurs et cinq députés, désignés au scrutin de liste par ces assemblées », avec l’objectif affiché de garantir la prépondérance des élus de la nation¹⁰⁴. « Un tel conseil », souligne Fontin, « nous obligerait à proportionner les efforts aux résultats à obtenir. Étant bien entendu qu’en fin de compte, le dernier mot appartiendra toujours au Parlement, dont le contrôle s’exercera par le vote ou le refus des crédits demandés en exécution des directives indiquées par le conseil défensif de la France¹⁰⁵ ».

Dans la seconde quinzaine de septembre, *Le Figaro* apporte sa contribution au débat en publiant l’enquête de l’un de ses journalistes, Henri Charriaut. Celui-ci a interrogé une trentaine de personnalités sur l’opportunité de constituer « un Conseil supérieur de la Défense nationale » et « un Conseil supérieur des Affaires étrangères¹⁰⁶ ». Le CSDN envisagé est d’un type bien différent de ceux imaginés jusque-là. Réunissant anciens responsables politiques, administratifs et militaires de premier plan, « il constituerait une sorte de Conseil des anciens dans le genre de celui du Japon, qui a mission de se prononcer dans les questions importantes qui intéressent la sécurité nationale¹⁰⁷ ». Cette orientation ne suscite guère l’adhésion des interviewés : « Je suis trop sénateur pour ne pas redouter la gérontocratie... », ironise Clemenceau¹⁰⁸.

Fin octobre, c’est au tour du général Langlois d’entrer dans l’arène, en adressant au directeur du *Temps* un long courrier, qui est publié en première page¹⁰⁹. L’ancien commandant de l’École supérieure de guerre vient de quitter le service actif, après avoir été membre du conseil supérieur de son ministère¹¹⁰. Condamnant lui aussi la formule d’une assemblée des anciens, il en tire parti

104 P. Fontin, *Guerre et Marine...*, *op. cit.*, p. 50-51.

105 *Ibid.*, p. 51.

106 Henri Charriaut, « Une voix éteinte. Une interview de M. Goblet », *Le Figaro*, 15 septembre 1905 ; *id.*, « Un conseil supérieur de défense nationale », *Le Figaro*, 21 septembre 1905 [réaction de messieurs Ribot, Paul Deschanel, Vallée, Ferdinand Brunetière, du général comte Garnier des Garets] ; *id.*, « Un conseil supérieur de la défense nationale », *Le Figaro*, 25 septembre 1905 [réaction de Mézière, général de Galliffet, M. Ed. Aynard, comte Albert de Mun, M. Pierre Baudin, Georges Clemenceau].

107 H. Charriaut, « Un conseil supérieur de défense nationale », *Le Figaro*, 21 septembre 1905.

108 H. Charriaut, « Un conseil supérieur de la défense nationale », *Le Figaro*, 25 septembre 1905.

109 Hippolyte Langlois (général), « Comment on peut coordonner l’action des ministères chargés de la défense nationale », *Le Temps*, 28 octobre 1905. Article repris dans *Questions de défense nationale*, Paris/Nancy, Berger-Levrault, 1906, p. 101-112.

110 Il est élu au Sénat en mai 1906, et siège dans les rangs de la gauche républicaine : « Hippolyte Langlois (1839-1912) », dans J. Jolly (dir.), *Dictionnaire...*, *op. cit.* ; notice biographique en ligne sur http://www.senat.fr/senateur-3eme-republique/langlois_hippolyte0942r3.html#1889-1940 (consultée le 10 juin 2014).

pour exclure la mise en place d'un CSDN. À ses yeux, la solution passe en effet par l'institution d'un véritable « *instrument de travail* » permettant au chef du gouvernement ou de l'État d'étudier et de solutionner « toutes les questions intéressant plusieurs départements ministériels chargés de la défense du pays¹¹¹ ». Il convient donc d'envisager « la constitution d'un *État-major de la Défense nationale* mis à la disposition du gouvernement¹¹² ». Celui-ci « pourrait comprendre, par exemple, un chef d'État-major de l'armée de terre ou de mer, un sous-chef d'État-major de l'armée de mer ou de terre », assistés d'« un certain nombre de *jeunes* officiers, terriens, marins et coloniaux¹¹³ ». Le développement concomitant d'une formation commune, sur le modèle de celle tentée quelques années plus tôt dans les écoles de guerre, devrait permettre de disposer rapidement du personnel adéquat. Ce volet pédagogique constitue le deuxième pilier des recommandations du général, car sa mise en œuvre peut seule permettre d'« unifier la mentalité des armées de terre et de mer¹¹⁴ », condition *sine qua non* pour qu'émerge une commune appréhension des questions de défense nationale.

Après l'emballlement observé entre la mi-juillet et la fin octobre, le débat public semble marquer le pas, jusqu'à la discussion au parlement du budget de la Guerre, entre la fin de février et le début de mars 1906¹¹⁵. Rapporteur général du budget, Louis-Lucien Klotz, député radical socialiste de la Somme, pointe de nouveau le manque d'unité dans la direction générale des affaires militaires du pays¹¹⁶. En réponse, plusieurs orateurs – Messimy en tête – plaident pour la création d'un CSDN¹¹⁷. Le ministre de la Guerre, Eugène Étienne, saisit alors l'occasion pour annoncer sa prochaine institution par décret. « Cette question a été examinée par mon prédécesseur avec un soin tout spécial », indique-t-il. « Quand je suis arrivé au ministère, elle était déjà engagée, et je me suis empressé de lui donner la solution qu'elle comportait¹¹⁸ ».

Rien, pour l'instant, ne permet d'en dire plus sur la genèse de ce texte. Néanmoins, une série de coïncidences mérite d'être relevée. Le décret est publié le 4 avril, quelques jours seulement avant le dénouement de la première crise marocaine. Comment ne pas y voir un lien de cause à effet ? Messimy

111 H. Langlois, « Comment on peut coordonner... », *loc. cit.*, p. 108. En italiques dans le texte.

112 *Ibid.*, p. 109. En italiques dans le texte.

113 *Ibid.* En italiques dans le texte.

114 *Ibid.*, p. 108.

115 C'est ce qui ressort en particulier du dépouillement systématique des collections du *Figaro* et du *Temps* pour la période considérée.

116 *JORF-DP-CD*, 28 février 1906, p. 1121-1122.

117 *Ibid.*, p. 1222, p. 1129-1130.

118 *JORF-DP-CD*, 2 mars 1906, p. 1148.

l'établit nettement dans ses mémoires¹¹⁹. Indéniablement, le « coup de Tanger », au début du printemps de 1905, a marqué les esprits et favorisé une prise de conscience¹²⁰. Après Fachoda, cette nouvelle grande crise internationale a mis en lumière les limites de l'organisation gouvernementale française, en particulier l'absence d'une structure permettant d'appréhender globalement les questions de politique extérieure et de défense.

Une dynamique collective s'est créée qui, à des degrés divers, a été portée à la fois par d'anciens officiers entrés dans l'arène politique – Messimy, relayant l'action de Jung à dix ans d'intervalle, Langlois – et par des parlementaires chevronnés, absents lors de l'émergence du débat dans la première moitié des années 1890 : Fleury-Ravarin, Bertheaux, Étienne, Deschanel mais aussi Dubief, Dubost et Deloncle. Ils ont combiné leur travail au sein des grandes commissions spécialisées avec des prises de positions publiques, relayées par la presse. Dans ce concert, les radicaux prédominent, parmi lesquels on note la présence de plusieurs anciens proches de Gambetta – Étienne, Dubost – qui, à travers la figure disparue du général Jung, permettent de remonter jusqu'à l'épisode originel du Gouvernement de la Défense nationale. Pour autant, le soutien apporté à l'entreprise par des hommes comme Fleury-Ravarin, Deschanel et le général Langlois, ou par des journaux comme *Le Figaro* et *Le Temps*, atteste du fait que le projet de CSDN échappe aux clivages partisans.

L'organisme finalement créé apparaît comme l'aboutissement des différents projets qui se sont succédé depuis 1898¹²¹. Présidée par le chef de l'État quand il le souhaite, par le président du Conseil le reste du temps, cette nouvelle instance réunit pour la première fois l'ensemble des ministres intéressés aux questions de défense – Guerre, Marine, Colonies –, y compris ceux sans compétences militaires – Affaires étrangères, Finances¹²². Les chefs d'État-major généraux de la Guerre et de la Marine, ainsi que le général président du Comité consultatif de défense des Colonies leur sont associés, mais avec voix consultative seulement¹²³. Cette précaution est doublée d'une autre, puisqu'en dépit du fait que les politiques, seuls, ont voix délibérative, le conseil n'est pas une instance décisionnelle. Le décret précise en effet que « les avis et délibérations du CSDN sont remis à M. le président du conseil, qui en saisit le conseil des ministres¹²⁴ ».

119 A. Messimy, *Mes souvenirs*, op. cit., p. 71.

120 Voir, par exemple, ce qu'en dit P. Fontin, *Guerre et Marine...*, op. cit., p. V.

121 Décret [sans numéro] du 3 avril 1906 « sur l'organisation du Conseil supérieur de la Défense nationale » (selon l'intitulé du sommaire du *JORF*, le décret lui-même n'en comportant pas), *JORF*, 4 avril 1906, p. 2154.

122 Décret [sans numéro] du 3 avril 1906, loc. cit., art. 5.

123 *Ibid.*, art. 6.

124 *Ibid.*, art. 3.

Les caractéristiques du CSDN l'apparentent donc aux conseils supérieurs d'armée, mais son champ d'application est bien plus vaste... Le rapport préliminaire définit la nouvelle instance comme un « organe centralisateur chargé d'assurer dans les questions générales de la défense nationale, l'unité de vues, l'unité de décision¹²⁵ ». Le CSDN se distingue ainsi fortement des autres conseils supérieurs militaires par sa dimension interarmées et interministérielle, combinée à la double prédominance que le nombre et le statut confèrent aux politiques. Il s'agit d'un organisme hybride, d'un genre entièrement nouveau, où les Affaires étrangères et les départements ministériels militaires ont un rôle spécifique. Le décret prévoit en effet la constitution d'un « comité » d'étude composé du directeur des affaires politiques du Quai d'Orsay et des chefs d'États-majors généraux de l'Armée et de la Marine¹²⁶. Mais alors que ses collègues militaires sont membres du conseil, ce n'est pas le cas du diplomate... Le rôle central des premiers se retrouve dans l'organisation du secrétariat du CSDN. Celui-ci est placé sous la responsabilité du secrétaire du Conseil supérieur de la Guerre, secondé par trois officiers supérieurs, issus respectivement des départements de la Guerre, de la Marine et des Colonies¹²⁷.

Un cap historique est franchi : à son tour, la France se dote d'un organisme à vocation politico-stratégique qui, comme le *Committee of Imperial Defence* britannique, doit lui permettre d'unifier sa politique de défense. Mais à la différence de celui-ci, à la différence de tous les projets qui ont émaillé les années précédentes, le CSDN accueille des ministres qui n'ont pas de compétences militaires directes. La défense nationale est ainsi envisagée au sens large : c'est une évolution majeure. Inversement, la nouvelle instance n'a pas le rôle décisionnel que Messimy, par exemple, entendait lui confier. Le respect de la stricte orthodoxie républicaine a prévalu, interdisant de diminuer si peu que ce soit la souveraineté du Parlement et du gouvernement qui en est l'émanation.

Une situation bloquée (1907-1914) ?

En fait, la greffe ne prend pas. Les réunions du CSDN restent rares : quatre seulement jusqu'à la réforme de 1911, soit un rythme qui n'est même pas annuel¹²⁸, alors que le conseil devrait « se réunir au moins une fois par semestre » selon les termes du décret¹²⁹... Achevant à la veille de l'été 1911 l'ouvrage qu'il

¹²⁵ *Ibid.*, art. 1.

¹²⁶ *Ibid.*, art. 9.

¹²⁷ *Ibid.*, art 10.

¹²⁸ C. Carré, *Histoire du ministère de la Défense, op. cit.*, p. 212.

¹²⁹ Décret du 3 avril 1906, *loc. cit.*, p. 2154, art. 4.

publiera l'année suivante, l'influent commandant Mordacq, pointe la « faillite » de l'organisme au regard des objectifs qui étaient les siens¹³⁰, un jugement qui n'est pas sans intérêt : proche du général Picquart, futur chef de cabinet militaire de Clemenceau en 1917-1918, cet ancien camarade de promotion de Messimy à Saint-Cyr est un observateur avisé des questions politico-militaires¹³¹.

La situation du CSDN n'est pas exceptionnelle. L'ébauche de coopération, initiée au début de la décennie par l'École supérieure de guerre et l'École supérieure de la Marine, n'a été qu'un feu de paille. Le constat dressé dès l'automne 1905 par l'ancien commandant de la première, le général de division Langlois, n'est pas infirmé dans les années suivantes¹³². À la fin de la décennie, examinant ce que devrait être un État-major moderne de la Marine, le lieutenant de vaisseau Castex conclut sa réflexion en souhaitant « qu'une pénétration intellectuelle réciproque [unisse] nos deux armées de terre et de mer et que ces deux branches de la défense nationale [cessent] de s'ignorer¹³³ ». Et de plaider en faveur d'un véritable enseignement commun, en particulier sur le plan des principes de la stratégie.

Une fois encore, la dégradation de la situation internationale sert de catalyseur. À partir du printemps de 1911, la deuxième crise marocaine interroge de nouveau la cohérence de la direction de la défense nationale. Dans la seconde quinzaine de juin, le gouvernement est vigoureusement interpellé sur le sujet lors du débat sur le budget de la Guerre au Sénat. Une nouvelle fois, le général Langlois plaide pour que le chef de l'État ou le chef du gouvernement soient dotés « d'un organe de travail, c'est-à-dire un État-major de la Défense nationale permanent¹³⁴ ». Il serait chargé :

de donner aux ministres de la Guerre et de la Marine les directives relatives à la préparation en temps de paix et à l'emploi de toutes nos forces combinées en temps de guerre. C'est lui qui combinerait les efforts des différentes armées et de nos flottes au nom du gouvernement. Mais la permanence de l'organe assurerait l'unité de doctrine indispensable en temps de paix, l'unité de direction des opérations pendant la guerre¹³⁵.

130 Henri Mordacq (commandant), *Politique et stratégie dans une démocratie*, Paris, Plon/Nourrit, 1912, p. 158-162.

131 Jean-Paul Fontanon, *Mordacq. « L'Ours dans l'ombre du Tigre »*, Sermentizon, J.-P. Fontanon, 2010.

132 H. Langlois, « Comment on peut coordonner... », art. cit., p. 101-112.

133 Raoul Castex (lieutenant de vaisseau), *Le Grand État-major naval*, Paris, Lavauzelle, 1909, p. 298 sq.

134 H. Langlois, « Le commandement des armées », *Le Temps*, 23 juin 1911 ; *id.*, « Le commandement de nos armées de terre et de mer », *Le Temps*, 26 juin 1911. Ces deux articles reprennent les arguments qu'il a développés en séance au Sénat : A. Messimy, *Mes souvenirs...*, *op. cit.*, p. 73.

135 *Ibid.*

Cette solution est également défendue à la même époque par le commandant Mordacq, qui y voit le moyen d'éviter que le CSDN s'imisce dans la conduite des opérations¹³⁶. À la tête de cet État-major de la Défense nationale, le chef d'État-major général de la Guerre, assisté de celui de la Marine, serait le généralissime désigné en cas de conflit¹³⁷.

Le gouvernement ayant été renversé, Messimy accède à l'Hôtel de Brienne le 27 juin 1911. C'est dans ce contexte qu'il mène la réforme du haut commandement de l'Armée et, en complément, celle du CSDN¹³⁸. Le décret du 28 juillet y fait entrer trois nouveaux membres consultatifs : le directeur de la comptabilité publique, le chef d'État-major de l'Armée, et le vice-amiral inspecteur général des escadres¹³⁹. Le « comité » est par ailleurs réformé. Non permanent, « il n'était pas agencé en vue d'études suivies », pointe le rapport au président de la République, qui fait un constat identique pour le « secrétariat ». Ces deux organismes sont remplacés par « une section d'études » réunissant « les officiers supérieurs chargés des opérations dans les trois départements intéressés ». En continuité avec les propositions qui ont toujours été les siennes, Messimy valorise le rôle du président du Conseil, avec lequel la « section d'études » doit se tenir en contact permanent.

290

Le CSDN voit ainsi son assise élargie et sa cohérence renforcée. Pourtant la réforme de 1911 ne fut pas aussi décisive que Messimy le prétend dans ses mémoires¹⁴⁰. Revenu rue Saint-Dominique, Eugène Étienne impulse une dernière réorganisation à la veille de l'été de 1913¹⁴¹. Le ministre de l'Intérieur fait son entrée au conseil, avec le directeur de la Sûreté générale¹⁴². Celui-ci prend place parmi les membres consultatifs, au sein desquels le chef d'État-major de l'Armée laisse sa place au premier sous-chef de cet État-major¹⁴³. Surtout, on en revient au système de 1906, quand les hauts-fonctionnaires, membres consultatifs du CSDN, formaient, par ailleurs, un « comité », désormais appelé « commission d'études ». Celle-ci s'appuie sur un secrétariat renforcé, dirigé

¹³⁶ H. Mordacq, *Politique et stratégie dans une démocratie*, op. cit., p. 161-162 et p. 243-246.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 264-266.

¹³⁸ A. Messimy, *Mes souvenirs...*, op. cit., p. 29, p. 71 et p. 82 ; au total, il reste peu disert sur cette réforme qu'il présente pourtant comme un tournant pour le CSDN, préférant détailler la réorganisation du haut commandement.

¹³⁹ Décret [sans numéro] du 28 juillet 1911 « sur l'organisation du Conseil supérieur de la Défense nationale » (selon l'intitulé du sommaire du *JORF*, le décret lui-même n'en comportant pas), jorf, 29 juillet 1911, p. 6426.

¹⁴⁰ A. Messimy, *Mes souvenirs...*, op. cit., p. 82, mais aussi p. 29 pour une vision plus nuancée.

¹⁴¹ Décret [sans numéro] « relatif à la constitution du Conseil supérieur de la Défense nationale » (selon l'intitulé du sommaire du *JORF*, le décret lui-même n'en comportant pas), jorf, 22 juin 1913, p. 5340-5341, en particulier art. 4.

¹⁴² *Ibid.*, art. 3 et 4, p. 5341.

¹⁴³ *Ibid.*, art. 4, p. 5341.

par le chef du bureau des opérations de l'Armée. Enfin, deux réunions par an minimum sont désormais prévues, l'une en avril, l'autre en octobre, soit un rythme qui fut même dépassé entre 1911 et 1914¹⁴⁴.

Pourtant, quand la guerre éclate, le CSDN cesse d'être réuni : il ne retrouve droit de cité qu'à la fin de 1915, avant d'être désactivé un an plus tard¹⁴⁵, un effacement qui ne manque pas d'intriguer, aboutissement paradoxal d'une dynamique réelle, mais encore inachevée. Ultime manifestation de cet état de fait, l'idée que lance à la mi-1914 un ancien ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, de créer un « Comité supérieur de la défense nationale¹⁴⁶ ». Formulée dans le souci de renforcer le rôle du président de la République, comme le demandait le général Langlois, cette proposition évoque plus encore le Conseil des anciens envisagé par le journaliste du *Figaro*, Henri Charriaut. À la veille de la guerre, le débat reste donc ouvert.

Avant 1914, l'idée d'une institutionnalisation de la défense nationale n'est donc plus une utopie, contrairement à l'idée que l'on s'en fait d'ordinaire. Quand la perspective d'un ministère et d'un État-major unique apparaît au début des années 1890, elle est encore pionnière. Mais, durant la décennie suivante, cet horizon s'installe dans le débat politique. Mieux, la création du CSDN en 1906 marque une première réalisation concrète. Elle n'est pas un phénomène isolé, à l'opposé de ce qui est jusqu'à présent admis, mais l'aboutissement d'un processus étalé sur une quinzaine d'années. Pourtant, on l'a vu, la mise en œuvre de cette nouvelle instance s'avère difficile, comme en témoignent les réformes de 1911 et 1913. Le poids des habitudes, des corporatismes, la crainte de l'émergence d'un pouvoir personnel s'entremêlent pour expliquer ces difficultés. Elles ne sont d'ailleurs pas isolées : outre-Manche également, les débuts du *Committee of Imperial Defence* sont décevants¹⁴⁷. Mais, comme en France, sa création est le produit d'une dynamique désormais bien enclenchée, et qui traverse le siècle.

Si la paternité intellectuelle de Gambetta reste à préciser, tout comme le rôle de Freycinet, celui du général Iung et du capitaine Moch est fondateur. Indéniablement, ce sont eux qui font émerger l'idée d'une institutionnalisation de la défense nationale dans la première moitié des années 1890. Quand elle

¹⁴⁴ On dénombre neuf séances d'octobre 1911 à juillet 1914 : Jean-Claude Devos, Jean Nicot, Philippe Schillinger, Pierre Waksman et Josette Ficat, *Inventaire sommaire des archives de la Guerre, série N, 1872-1919*, t. II, *Conseils... Généraux en chef*, Vincennes, État-major de l'armée de Terre, Service historique, 1974, p. 8.

¹⁴⁵ P. Vial, *La Mesure d'une influence...*, *op. cit.*, p. 338-339.

¹⁴⁶ Jean-Louis de Lanessan, *La Crise de la République*, Paris, Alcan, 1914, p. 279. L'ouvrage a été achevé à la fin du mois de juin.

¹⁴⁷ Franklyn Arthur Johnson, *Defence by Committee: The British Committee of Imperial Defence, 1885-1959*, London/New York, Oxford University Press, 1960.

s'affirme au siècle suivant, le nom de Messimy apparaît très vite : l'institution du CSDN lui doit beaucoup. Mais s'il sut rendre justice à son collègue Berteaux ou au général Langlois, le fougueux député eut tendance à oublier les autres avocats de cette cause, de Fleury-Ravarin à Eugène Étienne, pour ne rien dire de cet officier anonyme, connu sous les seules initiales de N. A.

Dans ce débat qui se noue en bonne part autour de la question de la défense des côtes et de celle de l'outre-mer, l'absence des marins tranche. Seule exception, relative, celle de civils qui les ont côtoyés : Paul Fontin, ancien collaborateur du ministre Aube, ou Édouard Lockroy et Jean-Louis de Lanessan, qui furent ministres eux-mêmes. Encore ces derniers n'apparaissent-ils qu'à la marge. Seul Fontin est pleinement impliqué, retrouvant le rôle d'agitateur intellectuel qui l'a fait connaître au moment des débats de la Jeune École. Il faut ajouter le nom du contre-amiral Réveillère qui, en dépit de sa proximité idéologique avec Fontin, Iung ou Moch, se révèle cette fois un tenant de la tradition et un opposant déclaré à la perspective d'une unification de la défense nationale.

292

Autre figure originale, le jeune Castex, on l'a vu, se contente d'appeler à la mise en place d'une formation interarmées au niveau des écoles de guerre. Alors même qu'il a été le collaborateur du député François Deloncle lors de sa mission d'enquête sur la défense de l'Indochine¹⁴⁸, il semble comme étranger à la question des incohérences du système militaire français outre-mer¹⁴⁹. Celui à qui est confié en 1936 la mise en place du Collège des hautes études de défense nationale n'est pour l'instant guère concerné. De la même manière, Daveluy paraît ignorer le sujet, absent de ses publications comme de ses archives¹⁵⁰. Et aucun des auteurs étudiés par Martin Motte dans son étude de référence sur la pensée navale française sous la Troisième République ne paraît avoir davantage pris en compte la question de la défense nationale¹⁵¹.

Ce silence des marins ne manque pas d'interroger, alors que manifestement la question s'est installée dans le débat politique et que deux d'entre eux siègent au CSDN, dans une situation paritaire exceptionnelle avec l'Armée¹⁵². La traditionnelle prédominance de celle-ci pèse, qui s'est accentuée avec la généralisation de la conscription. Ce déséquilibre nourrit en réaction un réflexe obsidional chez les marins, dont le périmètre institutionnel se réduit

148 Raoul Castex (enseigne de vaisseau), *Jaunes contre Blancs. Le problème militaire indochinois*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1905, p. 5-9, p. 14.

149 Cette problématique est absente de l'ouvrage cité *supra*.

150 Information aimablement fournie par l'amiral Benoît Chomel de Jarnieux, qui conserve aujourd'hui les papiers privés de son arrière-grand-père, et vient d'en publier la première biographie.

151 Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Économica, 2004.

152 Même si la participation de l'officier général président du Comité consultatif de défense des Colonies, issu des rangs de l'armée, rééquilibre la situation à son profit.

régulièrement à partir des années 1890. Comment ne seraient-ils pas sur la défensive ? Cette réalité n'est pas seulement conjoncturelle : cette difficulté à penser globalement la défense et leur place en son sein dit la difficulté qu'éprouvent les marins à dépasser leur statut de minorité, dans un pays où leur institution n'est pas le *Senior Service*. De l'autre côté de la Manche, Maurice Hankey, un officier prometteur des *Royal Marines*, a rejoint, en 1908, le *Committee of Imperial Defence*. Entré comme *Naval Assistant Secretary*, il devient rapidement l'homme clé de l'institution¹⁵³. Il en fait, en particulier à travers l'expérience du premier conflit mondial, un laboratoire pour la modernisation des pratiques de gouvernement, dont l'héritage est toujours vivant outre-Manche¹⁵⁴.

153 Stephen Roskill, *Hankey: Man of Secrets*, London, Collins, 1970-1974, 3 vol.

154 John Naylor, *A Man and an Institution: Sir Maurice Hankey, the Cabinet Secretariat and the Custody of Cabinet Secrecy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

III

Chronique

« VUYDER LA VILLE » : LA FABRIQUE DE LA CITADINITÉ DANS
UN PORT MÉDITERRANÉEN (MARSEILLE, 1660-1710)

Jean-Baptiste Xambo

À partir de deux interdictions collectives de territoire prononcées contre des « étrangers » à Marseille pendant l'Ancien Régime, cette thèse se propose d'interroger les modalités de la construction des marges de la communauté urbaine et les processus de transformation des catégories légitimes d'appartenance à la ville.

Nous avons abordé la question des droits à la ville à partir d'un angle a priori marginal, celui des droits des forçats libérés des galères royales à Marseille. Alors que les travaux désormais classiques d'André Zysberg² ont apporté une connaissance fine de l'expérience concentrationnaire que constitue le monde des galères, il nous est apparu que cette mobilité contrainte ouvrait aussi des perspectives intéressantes pour penser l'accueil des étrangers dans la ville moderne. En effet, ce sont quelques 12 000 condamnés qui s'entassent dans le port en 1700³, avec le droit d'y travailler la journée, mais aussi d'y élire domicile après leur libération. Notre premier contact avec la documentation est un ordre du ministre de la Marine qui, en 1704, ordonne aux forçats libérés de « vuyder la ville » dans les 24 heures, sous peine de retourner en galère. Alors que la royauté produit cette nouvelle norme, une première enquête réalisée dans le cadre de notre Master a montré sans détour l'origine municipale de cette expulsion, prononcée malgré la ferme opposition des officiers royaux des galères. Au nom

1 Cette thèse de doctorat en histoire de l'École des hautes études en sciences sociales a été soutenue le 29 novembre 2014, au pôle régional de Marseille de l'EHESS, devant un jury ainsi composé : Jean Boutier, directeur d'études à l'EHESS, directeur de la thèse ; Gilbert Buti, professeur à l'université d'Aix-Marseille, rapporteur et président du jury ; Stéphane Durand, rapporteur, professeur à l'université d'Avignon et des Pays de Vaucluse ; Simona Cerutti, directrice d'études à l'EHESS ; Olivier Raveux, chargé de recherches au CNRS ; Biagio Salvemini, professeur à l'Università degli Studi de Bari.

2 André Zysberg, *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats*, Paris, Éditions du Seuil, 1987.

3 Ils représentent alors plus de 15% de la population urbaine.

des désordres que produiraient les forçats libérés, la lieutenance générale de police marseillaise, contrôlée par la municipalité, a désormais la compétence d'expulser des sujets du roi, du fait de leur condamnation passée. À l'aune des capacités de négociation dont font alors preuve les échevins de Marseille, il nous faut repenser l'affaiblissement généralement postulé du pouvoir municipal après la réorganisation des institutions politiques locales en 1660, et reconsidérer l'imposition de l'ordre absolutiste à Marseille.

298

Cette recherche doctorale se fixe donc comme objectif initial de reconstituer les configurations institutionnelles précises qui, en 1704, fondent l'interdiction de territoire des forçats libérés, qui rejoignent alors la catégorie des « vagabonds et gens sans-aveu », au rang des populations systématiquement réprimées. Comprendre cette décision d'expulsion appelle à l'intégrer dans le premier contexte que dessinaient les sources : celui d'un champ de force extrêmement tendu qui opposait, à l'échelle de la ville, l'ancienne noblesse consulaire – à laquelle les galères offraient une juridiction importante dans la ville – aux nouveaux hommes forts de la cité, les négociants. Le lien intrinsèque qui se faisait jour entre ces configurations institutionnelles et l'invention de nouvelles conditions d'extranéité montrait la capacité de ces controverses à transformer les catégories d'appartenance⁴ légitimes à Marseille. Outre les forçats libérés, la mise en regard des fonds d'archives marseillais et parisiens m'a par ailleurs donné accès à des négociations portant sur la condition de l'ensemble des membres du corps des galères qui, par centaines, pratiquent quotidiennement la ville : des forçats, des esclaves turcs, des soldats, mais encore des femmes de forçat et des passe-gavette⁵. Et ces négociations font apparaître la nature profondément disputée de certaines conditions d'extranéité à Marseille⁶.

Pour extraire le propos des seules négociations avec l'administration des galères, nous avons choisi de décrire un autre processus de négociation des frontières communautaires, qui aboutit, en 1682, à l'expulsion de plusieurs familles de négociants juifs installées à Marseille. Tout comme les conflits juridictionnels induits par la présence des gens des galères, la campagne politique à l'origine de cette décision royale a engendré des sources nombreuses qui nous permettent de

4 Nous appelons catégories d'appartenance les modes par lesquels s'organise l'accès à la citoyenneté dans une communauté politique donnée. Ces catégories font notamment l'objet du groupement de recherche international APOCOPE (Appartenance locale et communauté politique : relations sociales, droits et revendication).

5 Les archives de police font d'abord état de « jeunes garçons qui couchent dans les baraques des forçats » flottant le long du quai. Les passe-gavette sont ceux qui peuvent attester de leur emploi au service d'un forçat pendant la journée et qui disposent du droit de vivre dans le port.

6 Simona Cerutti, *Étrangers. Étude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime*, Paris, Bayard, 2012.

recomposer, au moins partiellement, les configurations d'acteurs et l'évolution de leurs argumentaires, ainsi que les enjeux contextualisés qui en déterminent l'issue. Et alors que tout semblait distinguer les situations de centaines de forçats libérés de celle de cette petite colonie de négociants juifs installés à Marseille, la généalogie de leur expulsion s'organise, dans les sources elles-mêmes, de façon tout à fait comparable. En effet, par diverses formes de négociation et de lobbying, les deux mobilisations ségrégationnistes de la municipalité prennent peu à peu la forme d'une affaire politico-juridique opposant d'importants réseaux interinstitutionnels. Mobilisant la quasi-intégralité des nombreuses juridictions compétentes sur le territoire urbain⁷, ces deux affaires mettent ainsi à nu les processus de formation des causes collectives, c'est-à-dire la dynamique de l'action politique⁸ ». Chronologique, la forme narrative retenue pour la thèse devait être en mesure de rendre compte des hésitations des autorités, et ainsi de décrire l'incertitude de la condition réservée à des groupes façonnés par l'action politique, pendant près d'un demi-siècle. Ainsi, plutôt qu'une monographie de ces groupes ou de ces institutions, l'objectif a été de décrire, aussi précisément que possible, les opérations collectives et disputées de la délimitation des frontières de la communauté urbaine.

Le premier chapitre de la thèse considère les modifications importantes que l'édit d'affranchissement du port (1669) impose aux conditions d'accès à la ville ainsi qu'au statut de bourgeois de Marseille. Renforçant la légitimité des lieux traditionnels de l'appartenance à la ville moderne - le mariage, la résidence stable et la propriété immobilière -, face à l'arbitraire municipal, il en impose un nouveau : la pratique assidue du commerce pendant douze années. Par ailleurs, il ouvre une brèche importante dans le principe de catholicité qui gouvernait jusqu'alors l'organisation de la communauté et ses modes de recrutement : pourvu qu'il soit négociant, quiconque peut venir à Marseille et espérer bénéficier du statut de bourgeois.

Les chapitres 2, 3 et 4 cherchent alors à reconstituer la généalogie de l'expulsion des négociants juifs, originaires de Livourne et de Nice⁹, depuis leur autorisation d'installation en 1670. Outre les configurations d'acteur, il s'est agi

7 Parmi les principales institutions qui concourent à l'édiction de ces normes, on recense l'échevinage, la chambre de commerce, l'administration des galères, l'évêché, l'amirauté, la sénéchaussée, le parlement et l'intendance de Provence, les secrétariats d'Etat au commerce, à la marine et aux affaires étrangères, le roi, etc. Sans oublier le rôle central joué par ces étrangers eux-mêmes dans les négociations.

8 Luc Boltanski, Élisabeth Claverie, Nicolas Offenstadt, Stéphane Van Damme (dir.), *Affaires, scandales et grandes causes. De Socrate à Pinochet*, Paris, Stock, 2007.

9 Les deux fondateurs de cette colonie éphémère sont Joseph Vaïs Villareal et Abraham Atias, qui sont originaires de Livourne.

de saisir les différentes traductions de la volonté ségrégationniste des Marseillais. Pour ce faire, nous avons choisi de porter une attention toute particulière aux justifications et aux modes d'administration de la preuve produits par les auteurs des sources, perspective qui implique aussi la prise en compte des caractéristiques des supports communicationnels utilisés, qu'il s'agisse de lettres, de mémoires, de suppliques, etc. À travers ces éléments, nous avons tenté de reconstituer les « contextes autochtones » qui nous permettent de saisir, par fragments, les éléments qui font sens dans l'espace logique des décideurs politiques en charge de définir la frontière entre citoyens légitimes et illégitimes. Autrement dit, refusant d'imposer aux situations et aux phénomènes observés des contextes déterminés de l'extérieur, nous avons pris le parti de laisser les acteurs déployer leurs propres jeux d'échelles.

300

Faisant l'objet du second chapitre, les premières revendications marseillaises s'inscrivent ainsi dans une temporalité longue, organisée autour d'anciens règlements royaux interdisant l'installation de juifs en Provence et à Marseille, mais aussi de stéréotypes classiques qui fondent un antijudaïsme « légitime » et racialisant. Leurs ambitions réglementaires portent par ailleurs les traces de l'influence des modèles inquisitoriaux espagnols et portugais, et montrent encore la profonde hétérogénéité des traditions que mobilisent les échevins. À partir des arguments de Colbert et des Marseillais, au chapitre 3, le but a été de cerner les attentes et les craintes suscitées par cette installation. À l'appui des correspondances de Colbert et des livres de compte des négociants juifs, notamment, nous montrons tout d'abord que leur activité à Marseille répond, dans une large mesure, aux attentes de la royauté quant à un accroissement des volumes de marchandises en transit dans le port de Marseille et à la densification de ses liens avec les Echelles du Levant. Par ailleurs, la confrontation des discours de Colbert avec ceux des députés de la chambre de commerce fait apparaître deux visions résolument divergentes de l'espace du port franc et de la politique commerciale française en Méditerranée, donc deux définitions concurrentes du bien public. À partir des motifs de leur expulsion, nous avons tenté, dans un quatrième chapitre, de considérer sérieusement l'argument qui détermine la décision du roi : leur participation présumée à l'activité des corsaires barbaresques contre les navires marseillais. Tant les dimensions diplomatiques que le vécu local des crises géopolitiques méditerranéennes montrent tout le poids des conjonctures dans l'expulsion de ces négociants juifs, qui représente une transformation importante du projet colbertiste dont l'édit d'affranchissement était porteur.

Quant aux chapitres 5 et 6, ils considèrent les voies par lesquelles les membres du peuple des galères parviennent à jouir de droits politiques à Marseille, qu'il s'agisse de soldats, de « Turcs et forçats », de femmes de forçats, d'esclaves

baptisés, ou encore de forçats libérés. Après avoir mis en évidence les liens qui unissent filiation, transmission et citoyenneté dans l'œuvre du juriste Cardin Lebret¹⁰, notamment celui qui associe condamnation aux galères et extranéité, le chapitre 5 démontre la capacité des galères à constituer un lieu politique, un véritable corps de défense sociale.

En effet, à l'instar de Colbert ou du Parlement de Provence vis-à-vis des négociants juifs, les officiers de galères sont, eux aussi, capables de produire des droits à la ville pour les membres de leur corps¹¹, et ainsi d'exercer une part de souveraineté à Marseille¹². En lien direct avec ce dernier aspect, le sixième chapitre tente enfin de considérer l'expulsion des forçats libérés à l'aune des processus de production de la marginalité. En effet, les négociations de la municipalité avec les officiers des galères ainsi qu'avec les recteurs des hôpitaux et les forçats libérés eux-mêmes, mettent en lumière les marges de manœuvre en même temps que la fragilité de la condition de ces citoyens sous protection, et ainsi la grande plasticité des frontières de la communauté urbaine.

Si chaque cas apporte, nous le croyons, certains éléments nouveaux de connaissance concernant les différents champs envisagés, les principaux résultats proviennent de la mise en ligne de ces affaires. Ils décrivent en effet des processus disputés d'affiliation à la communauté urbaine et mettent en évidence l'action des lieux, des personnes, des institutions et des normes qui les gouvernent.

Cette thèse contribue tout d'abord à montrer que la ségrégation de population est sous-déterminée. Autrement dit, malgré la mobilisation d'héritages juridiques et idéels parfois très anciens, ces interdictions de territoire ne sauraient résulter d'une histoire pré-écrite. Elles dépendent au contraire de processus denses de négociation, et de conjonctures inattendues. Les régimes de causalité qui fondent ces décisions sont par ailleurs rétifs à toute tentative pour les enfermer dans un « champ » donné, renvoyant à des enjeux à la fois sociaux, politiques, économiques, religieux, culturels, etc.

Un second apport de ce travail pourrait être constitué par ce qu'il parvient à montrer de la multiplicité des juridictions compétentes pour dire l'appartenance d'étrangers à la ville, et donc dans la fabrique des citoyens. Par la capacité des

¹⁰ Cardin Lebret, *De la souveraineté du Roy*, Paris, Toussaints du Bray, 1632.

¹¹ La compétence juridictionnelle qui leur est reconnue, leur permet de doter les différentes catégories de personnes sous leur autorité de différents droits politiques dans Marseille, droits qui vont de la fréquentation des lieux publics après le couvre-feu (soldats) à l'installation définitive dans la ville (forçats libérés), en passant par la résidence temporaire (femmes de forçats).

¹² Ces compétences juridictionnelles donnent aux officiers généraux des galères des prérogatives en matière de police, de justice, d'approvisionnement et de citoyenneté.

officiers mais aussi des recteurs d'hôpitaux à accorder le droit légitime de s'installer en ville aux groupes qu'ils administrent, on peut affirmer que la protection directe exercée par ces « opérateurs de citoyenneté » organise alors largement l'accès des groupes marginaux à la citoyenneté.

Découlant de la précédente, une troisième conclusion se dégage : la marginalité juridique de certains groupes est construite politiquement. En effet, les droits dont bénéficient les citoyens protégés par les juridictions précédemment évoquées, restent fortement précarisés par leur dépendance vis-à-vis d'un corpus normatif plus ou moins instable, fruit des négociations engagées entre les différents opérateurs de citoyenneté compétents à Marseille. La condition juridique de ces « marginaux » fluctue en fonction des capacités de leur protecteur à assurer leur légitimité.

302

Les tensions interjuridictionnelles fortes qu'engendrent les processus de ségrégation ou de protection font apparaître l'enjeu politique majeur qui les sous-tend, et mettent à nu le lien qui, hier comme aujourd'hui, relie la souveraineté à la capacité de définir les conditions d'accès à la citoyenneté. En effet, les juridictions observées ne se disputent pas seulement la protection d'un groupe plus ou moins restreint, mais bien plutôt la capacité à produire des droits politiques dans la ville, à dire la citoyenneté. Ces controverses sont d'ailleurs un lieu de rééquilibrage important des compétences juridictionnelles de chacun, et constituent l'occasion d'une nouvelle répartition de la souveraineté sur la ville.

Enfin, outre leur capacité à modifier les rapports de force politiques dans lesquels est engagée la municipalité, ces campagnes municipales ségrégationnistes pour obtenir le bannissement systématique de nouvelles catégories de personnes, mettent en œuvre une conception nouvelle de l'espace même de la ville. Qu'il s'agisse de moraliser le négoce marseillais par l'expulsion des négociants juifs, ou de vider l'espace du quai des populations considérées comme nocives au bien du commerce, les échevins et députés de la chambre de commerce produisent peu à peu une cité négociante, où la purge des populations indésirables devient l'expression d'une nouvelle spatialité urbaine¹³.

Si la thèse a pu nous permettre d'observer les modes d'occupation et de contrôle des territoires portuaires et frontaliers de la ville, nous prévoyons de porter le regard vers un quartier de la ville oublié par l'historiographie : Cavailon. Au septentrion, sans accès direct au port, il est encore partiellement cultivé et serait marqué par les allées et venues de paysans et laboureurs provençaux. Il s'agira de décrire l'accueil que réserve Marseille à ces populations mobiles,

13 Michel Lussault, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Éditions du Seuil, 2007.

mais aussi la façon dont celles-ci façonnent la ville, sa surveillance, ses métiers et ses modes d'habiter.

Par ailleurs, un premier sondage effectué dans les archives municipales et dans les registres paroissiaux de l'église cathédrale de Marseille, pour les années 1685-1686, a fait apparaître un phénomène tout à fait passionnant : les baptêmes de dizaines d'hommes libres et d'esclaves musulmans. À travers ces premières traces, nous avons commencé à cerner la portée du sacrement en termes d'accès aux droits politiques. Si l'on a pu mettre au jour le rôle central des parrains et marraines dans cette cérémonie d'affiliation à la communauté, il nous reste à en préciser les contours et à tenter de tracer l'itinéraire de ces nouveaux chrétiens accueillis à Marseille. De plus, une comparaison internationale, avec les cas espagnols et portugais notamment, est envisagée.

L'ESSOR ET LE DÉCLIN DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE
À LA ROCHELLE ENTRE 1871 ET 1994

Henri Moulinier

Cette soutenance de thèse sur « l'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 », qui a eu lieu le 27 juin 2014 devant l'université de La Rochelle, est l'aboutissement de quatre années de travail, qui ont permis la rédaction de cet ouvrage de 640 pages, dont 510 de texte¹.

Après mon master sur l'urbanisation de La Rochelle, sous la houlette de Didier Poton, j'ai choisi ce sujet pour apporter une nouvelle pierre à la connaissance de cette ville dont j'ai été élu municipal et dont la mer constitue la matrice historique. Si son activité commerciale a fait l'objet d'études, l'histoire de sa pêche n'a été abordée que par une thèse de droit de Rémy Vaché en 1931 et par trois mémoires de maîtrise en géographie, plus récents, portant sur des périodes limitées. Or, pendant 120 ans ce port a vécu au rythme de grands armements de chalutiers à la pêche hauturière, ce qui n'est plus aujourd'hui qu'une histoire passée.

Plus globalement, les historiens ont, avec leur Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime, ouvert le chantier de l'histoire des activités de la mer. Des ports, dont Arcachon, Boulogne, Dieppe, Granville, Douarnenez, Lorient, ont fait l'objet de recherches, de même que la pêche sardinière, la pêche à la langouste, le cabotage, les marins de Bretagne ou ceux de la Seudre. Les pêches industrielles au xx^e siècle constituent un champ de recherches ouvert, pour lequel de nombreuses sources sont disponibles

Je me suis appuyé sur quatre types de sources publiques et privées.

D'abord, les archives départementales de Charente-Maritime, avec le fonds 41 ETP de la chambre de commerce, les fonds privés de la série J tels

¹ Le jury de soutenance avait la composition suivante : directeur : Bruno Marnot (La Rochelle) ; rapporteurs : Gérard Le Bouëdec (Lorient) et Alexandre Fernandez (Bordeaux Montaigne) ; membres : Mickaël Augeron (La Rochelle) et Jean-Louis Lenhof (Caen) ; président : Didier Poton de Xaintrailles (La Rochelle).

ceux de Jean-Claude Menu, ancien directeur général de l'Association rochelaise de la pêche à vapeur, du Syndicat des armateurs à la pêche, mais aussi d'un administrateur judiciaire, Maître Rambour. D'autres séries et sous-séries présentent un grand intérêt : la sous-série Jx des journaux locaux, la série M de l'administration générale et de l'économie du département qui offre de nombreux dossiers sur les statistiques portuaires et ferroviaires, la sous-série 5 P des douanes et ses dossiers de francisation des navires, la série S des travaux publics et du transport où l'on trouve de nombreuses statistiques sur les mouvements et les travaux du port, la sous-série 1 T comportant les archives des inscriptions scolaires, la sous-série 6 U 5 ouvrant les archives du tribunal de commerce de La Rochelle, enfin la sous-série 1409 W qui apporte des informations sur l'évolution de certains armements.

Par ailleurs les anciens marins et leur syndicat CGT m'ont permis d'accéder à leurs archives, remises depuis aux archives départementales. C'est une source très riche de connaissance de l'activité syndicale depuis la Libération, les archives d'avant-guerre ayant été détruites au moment de l'arrivée des troupes allemandes.

Le Service historique de la Défense à Rochefort dispose, quant à lui, des archives de l'Inscription maritime du quartier de La Rochelle, en particulier les rôles d'équipage des chalutiers à vapeur du début du xx^e siècle.

Enfin, j'ai pu accéder à des archives privées, recevoir les témoignages d'anciens armateurs tels André Auger, Jacques Laurent, Jean-Claude Menu, pour qui j'ai une pensée, et son épouse Vêrane Menu, des descendants d'armateurs tels Gérard de Suyrot, François Véron, Élian Castaing et Simon Gaury, d'anciens capitaines d'armement tels Michel Morlier, Claude Sentier ou Émile Vinet, sans oublier celles d'Yves Gaubert, ancien journaliste au *Marin*², et de Bernard Tesson, ancien aumônier de la Mission de la mer.

L'étude de ces sources et la constitution d'une bibliographie ont permis de mettre en évidence plusieurs grandes phases d'évolution. De ce fait, le choix d'un plan chronologique, partagé avec mon directeur de thèse, s'est révélé très productif.

La première partie porte donc sur la création des grands armements dans les années 1871-1920. Elle met en relief le rôle précurseur d'Arcachon dans l'innovation du chalutage à vapeur avec le chalutier *Turbot* dont la réalisation relève du choix de David-Louis Allègre en 1836, celui de La Rochelle avec l'expérience de l'Anglais Craggs, en 1871, qui fut un échec, et le rôle décisif de la Grande-Bretagne dans la percée de la pêche industrielle. À La Rochelle, les grands armements sont créés entre 1904 et 1920. Les deux plus grands

2 Il s'agit d'un hebdomadaire maritime.

armateurs sont Oscar Dahl, qui créa la société des Pêcheries de l'Atlantique en 1904 et fut à la tête de la moitié de la pêche industrielle rochelaise, et Fernand Castaing qui prit celle des Chalutiers rochelais en 1918, après avoir été à l'origine, en 1909, d'une coopérative. D'autres armements naquirent dans les années 1910 : ce furent ceux d'Henri Véron, René Maubailarcq, Paul Gufflet et Victor Bousquet, qui constituèrent en 1913 l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV). Enfin, en 1920, Charles De Peyrecave créa les Pêcheries et armements de La Rochelle-Océan (PARO), et Maurice Pilliard la Société anonyme des pêches et armements de l'Ouest (SAPAO). Il se constitua ainsi un armement rochelais très concentré, qui bénéficia de capitaux venus de tout le pays et de l'embarquement de nombreux marins bretons.

La deuxième partie met en exergue l'essor spectaculaire de cette activité entre 1920 et 1944. Les armements rochelais sont très rentables. Ils sont à la pointe des innovations et pratiquent une intégration forte des activités de la mer et de la terre. Les marins pêcheurs bretons se sédentarisent dans les quartiers qui entourent le port. Cependant, à la différence de Lorient, dans les années 1920 les armateurs rochelais refusent la construction d'un nouveau port proposé par l'État, mais obtiennent la construction de pêcheries et l'allongement des quais du bassin des chalutiers. La crise de 1929 et les trois dévaluations du franc contrarient l'essor des pêches rochelaises, et provoquent, par le renchérissement du prix des charbons importés, une grave crise des armements locaux composée essentiellement de chalutiers à vapeur. Lors de l'Occupation, des armateurs peuvent continuer à pêcher, mais, à la Libération, Oscar Dahl est de ce fait accusé de collaboration économique.

Enfin, la troisième partie analyse la reprise puis le déclin rapide de cette pêche entre 1945 et 1994. Grâce au plan d'État de reconstruction de la flotte de pêche industrielle, la pêche rochelaise reprend son essor, mais plafonne entre 20 000 et 25 000 tonnes en 1964-1965, ne dépassant guère le niveau des années 1920 et le record de 22 137 t en 1924. Certes, une nouvelle halle à marée est mise en exploitation par la chambre de commerce en 1956, la flottille se développe et atteint 95 chalutiers en 1966. De nouvelles sociétés sont créées qui relativisent le poids des premiers armements, tels les armements Horassius, Sanquer, Onfroy, Laurent, Auger et le dernier d'entre eux, pour tenter de sauver la pêche industrielle, la Société anonyme rochelaise de mareyage et d'armement (SARMA) en 1978. Mais les atouts de cette pêche industrielle se transforment en faiblesses dès 1965 avec l'appauvrissement des fonds de pêche du golfe, surexploités par les Français et les Espagnols, non protégés, poussant tardivement les Rochelais à rechercher d'autres lieux de pêche, telles les côtes de la Mauritanie et celles des îles Anglo-Normandes, au prix de déplacements plus longs et plus coûteux en carburant, à la différence des Lorientais plus

proches des lieux de pêche. Dès 1965, une réforme remet en cause les avantages fiscaux dont bénéficiaient jusqu'alors les sociétés quirataires nombreuses à La Rochelle. C'est, de manière précoce, le début du déclin rapide et inexorable des armements, malgré la décision de réaliser un nouveau port de pêche à Chef-de-Baie, mis en service en 1994, l'année où est vendu le dernier grand chalutier le *Scapiria 1*.

308

Il s'agit donc bien là d'une trajectoire spécifique de la pêche industrielle rochelaise. La précocité marque la naissance de cette activité, de sa crise dès 1929, de son déclin dès 1965. La situation du port au cœur du golfe devient un handicap avec la surexploitation des fonds et l'éloignement des lieux de pêche. Sa structure très financière, à la recherche d'un profit immédiat, devient cause d'une grande fragilité et se délite dès la mise en cause des sources de profit. Cette fragilité est plus globalement l'expression d'un développement exogène de ces armements. En effet, les grands armateurs sont surtout venus d'ailleurs : Oscar Dahl de Norvège, Fernand Castaing du bassin d'Arcachon, Charles De Peyrecave et Maurice Pilliard de Paris. Les capitaux, qui sont pour l'essentiel des placements extérieurs à la pêche et à la ville, sont à la recherche d'un profit immédiat ; les marins pêcheurs sont à près de 80 % des inscrits maritimes bretons, poussés à la migration par les crises de la pêche à la sardine et celles du cabotage à voile. C'est donc une activité qui se greffe sur le port rochelais, et se développe comme une vague spéculative qui peut enfler rapidement et se réduire comme une peau de chagrin quand la rentabilité n'est plus. Ainsi, devenu le 1^{er} port de pêche de l'Atlantique dans les années 1920 devant Lorient et Arcachon, le 2^e de France derrière Boulogne, La Rochelle rétrograde au 4^e rang national dans les années 1960, derrière Boulogne, Concarneau et Lorient.

Une étude comparative permet de mieux mesurer les difficultés de La Rochelle face aux atouts des ports bretons, particulièrement de Lorient, lequel a su convertir 90 % de sa flottille de chalutiers classiques à pêche latérale en chalutiers à pêche arrière, ce qui n'est pas le cas de La Rochelle qui ne l'a fait qu'à hauteur de 25 % en 1975. Avec le groupe *JEGO-QUERE*, Lorient a su aussi créer une base avancée en Écosse, rapatriant le poisson par camions frigorifiques. Il a ainsi atteint 75 000 t d'apports en 1973, alors que La Rochelle n'en était déjà plus qu'à 18 000 t. Le déclin rochelais est très rapide et très fort ; il est irréversible et s'achève en 1994. En 2010, alors que Lorient se positionne au 2^e rang national avec encore 25 000 t, La Rochelle n'est plus qu'au 22^e avec 2 500 t, deux fois moins qu'à La Cotinière sur l'île d'Oléron, dix fois moins qu'en 1964-1965.

Enfin, cette thèse est une étude globale. J'ai souhaité, en effet, apporter un éclairage transdisciplinaire mêlant plusieurs approches. En premier lieu, l'approche géographique permet de voir la position privilégiée du port au cœur

du golfe de Gascogne, riche en poissons nobles à chair blanche, en particulier le roi merlu, très recherché et qui a fait la réputation de la criée. Ce port, situé au fond d'une baie, protégé par les îles de Ré et d'Oléron, est facile d'accès par tous temps, contrairement au bassin d'Arcachon dont la passe d'accès est dangereuse. Des investissements de l'État ont permis d'aménager son havre d'échouage, son accès, le bassin intérieur mis en service en 1808, et le bassin extérieur qui le fut en 1862. Ce dernier devint le bassin des chalutiers après le transfert du trafic commercial dans le nouveau port de La Pallice en 1891. Enfin, La Rochelle bénéficia en 1857 d'une liaison ferroviaire avec le réseau national, atout majeur face à ses concurrents pour approvisionner plus rapidement une large clientèle en France, mais aussi en Espagne, Italie et Suisse.

L'approche écologique met en relief le productivisme de cette pêche industrielle au nom de la rentabilité financière, ce qui n'exonère pas pour autant de toute responsabilité les pêcheurs côtiers, qui ne respectent pas les frayères, non protégées jusqu'en 1970. La surexploitation de la ressource met en cause le caractère durable de la pêche et les scientifiques ont pointé cette question pour le golfe de Gascogne depuis 1892. Seules les guerres ont permis à la ressource de se reconstituer provisoirement.

L'approche économique permet de mesurer l'importance de ces armements industriels qui naissent entre 1904 et 1920. La pêche est dominée par un petit nombre d'armateurs, dont les deux plus grands, Dalh et Castaing, représentent 57 % des grands chalutiers du port en 1920. À l'origine, ils ne sont cependant pas, à la différence de Lorient avec Émile Marchesche, des négociants en charbon.

Cette approche permet de mettre en évidence la forte rentabilité de cette activité qui peut atteindre 12 % nets d'amortissement dans les années 1920 comme l'armement Véron, ce qui explique l'attrait de capitaux provenant de toute la France pour les armements rochelais. Il met aussi en évidence, à la même époque, leur forte concentration verticale intégrant, comme l'armement Castaing ou celui de Dahl, les activités d'armement des navires, la fabrication de glace, les ateliers de réparation, et ceux de réalisation de caisses en bois, l'expédition du poisson frais par camion.

L'approche juridique montre, à côté de sociétés de fait, non déclarées, résultat d'un accord entre deux ou plusieurs personnes pour financer de petits chalutiers en bois, la présence de formes capitalistiques de sociétés : les SARL limitant la responsabilité des associés, les sociétés anonymes au capital plus important apporté par des actionnaires, enfin et surtout la présence très importante à La Rochelle, des sociétés quirataires qui bénéficient de forts avantages fiscaux jusqu'en 1965. Ces sociétés quirataires, déclarées, permettent, après la Deuxième Guerre mondiale, le financement et la gestion en copropriété de chalutiers métalliques plus grands et plus coûteux, chaque part constituant un quirat ;

elles permettent un large appel à des capitaux non maritimes qui délèguent toute la gestion à un armateur déclaré.

L'approche technique des progrès de la navigation, du chalutage et de la conservation du poisson, met en évidence trois phases d'une véritable révolution technique qui bouleverse la pêche à partir de 1880. Celle des années 1880 à 1914 trouve sa source dans la révolution industrielle anglaise avec la construction de chalutiers à coques métalliques, la motorisation à vapeur dans les années 1860-1870, et la mise au point du chalut *Ottertrawl*, chalut à plateau, dont l'utilisation se répand après 1894. L'utilisation de la glace à bord permet des marées de plusieurs jours.

310 Une deuxième phase majeure se situe entre 1919 et 1939. Elle voit l'apparition du moteur diesel et de la TSF à bord ainsi que des instruments de navigation – radiogoniomètre, échosondeur. D'autres innovations importantes se font jour, qui sont surtout le fait d'armements rochelais. C'est le cas dans le domaine du chalutage, avec la mise au point du chalut Vigneron-Dahl en 1921. C'est aussi le cas dans celui de la conservation du poisson frais grâce à l'utilisation par l'armement Castaing de machines frigorifiques à bord, puis pour la congélation du poisson dans la saumure par la PARO en 1929, enfin pour la réfrigération par le refroidissement dans l'eau de mer en 1932 par l'armement Maubaillarcq.

Enfin, les années 1950-1960, voient la généralisation de la propulsion au diesel, le lancement des chalutiers pêche arrière, l'utilisation des techniques modernes de positionnement et de communication, tels les radars, sondeurs, sonars, et l'apparition du chalut pélagique.

L'approche sociologique permet de mesurer la dureté de la condition des marin-pêcheurs, leur type de rémunération étant dominé par le système traditionnel à la part, alors que le système du minimum garanti ne concerne que 20 % des marins pêcheurs. Nous analysons aussi leur importante syndicalisation avec une CGT forte, leurs revendications, leurs mouvements de grève, tel celui de 1963. Enfin, La Rochelle est marquée par l'origine bretonne déterminante des marins : près de 80 % au début du siècle, dont près de 60 % venus des circonscriptions maritimes d'Auray et de Vannes. Ils fuyaient la misère à la suite du déclin de l'industrie et de la pêche à la sardine, mais aussi du cabotage à voile à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Quant aux plus grands armateurs, ils ne sont pas rochelais, à l'exception des fondateurs de l'ARPV. Cette approche permet encore de mesurer l'importance du peuplement de quatre quartiers rochelais autour du port par ces marins bretons et leurs familles, la vitalité de leur culture, l'action d'autres institutions comme la Mission de la mer, créée par l'Église catholique.

L'approche politique, enfin, analyse le rôle important des pouvoirs publics locaux et nationaux. C'est vrai de la mairie en lien avec la chambre de commerce

pour impulser des décisions favorables aux activités portuaires, du conseil général pour l'aide à la pêche, et surtout de l'État pour le financement et l'aménagement portuaire. L'État a joué un rôle essentiel avec son grand plan de travaux portuaires de 1837, ou celui de la reconstruction de la flotte des chalutiers industriels en 1945.

La Communauté Économique Européenne, instaurée en 1957, ouvre progressivement les frontières aux importations de poisson, alors que la politique commune des pêches, mise en place en 1971, instaure en 1983 des TAC – les taux acceptables de capture – et des quotas limitatifs.

En 1976, la conférence des Nations-Unies instaure des zones économiques exclusives de 200 milles au large des côtes, ce qui se traduit, entre autres, par l'éviction de chalutiers européens des eaux étrangères à la CEE, telles les eaux cantabriques, avant l'intégration de l'Espagne et du Portugal dans la CEE en 1986.

Si j'ai conscience d'avoir apporté de nombreux éléments, je pense néanmoins qu'il reste à approfondir des questions importantes comme les raisons de l'exode des marins bretons vers La Rochelle, la faible prise en compte des acteurs du port extérieurs aux armements, et avoir une approche comparative avec d'autres ports plus complète.

DES AMIRAUX AU SERVICE DE VICHY

Odile Girardin-Thibeaud

Le 24 octobre 1940, à Montoire, le maréchal Pétain inaugure la collaboration. La Marine n'est pas un acteur majeur de cette journée, mais, quelques jours plus tard, le 8 novembre, l'amiral Darlan, à la demande du chef de l'État, lui remet un document de synthèse sur ce que doit être la collaboration². L'engagement de l'homme en faveur de celle-ci, bien connu aujourd'hui grâce à de nombreux travaux, ne doit cependant pas occulter que d'autres officiers généraux, allant au-delà du ralliement idéologique, se sont également engagés en politique. Avant de revenir sur la contribution de cette étude à la connaissance et à la compréhension du rôle des officiers généraux de Marine sous Vichy et peut-être plus largement de celui de la Marine dans l'État français, il faut préciser la genèse de ce travail et les processus qui ont présidé à la fois au choix du sujet et du titre, permettant ainsi de présenter la démarche méthodologique employée.

La recherche menée dans le cadre d'un master sur le vice-amiral Platon³ avait permis de mettre en évidence une triple implication de cet officier général :

- 1°) une implication idéologique totale dans le projet porté par l'État français ;
- 2°) une implication politique : le vice-amiral est le ministre, après Pierre Laval, à être resté le plus longtemps au gouvernement ;

1 La thèse *Des amiraux au service de Vichy* a été soutenue le 24 octobre 2014 à l'Université Michel-de-Montaigne-Bordeaux 3, devant un jury composé de Messieurs Jean-Baptiste Bruneau, maître de conférences, Université Bretagne Sud ; Olivier Forcade, professeur, Université Paris-Sorbonne ; Bernard Lachaise, professeur, Université Bordeaux Montaigne et directeur de thèse ; Sébastien Laurent, professeur, Université de Bordeaux et président du jury ; Olivier Wiewiorka, professeur, École normale supérieure de Cachan et membre de l'Institut Universitaire de France. Elle a obtenu la mention très honorable et les félicitations du jury à l'unanimité.

2 Note pour le maréchal de France, Chef de l'État, 8 novembre 1940, citée par Hervé Coutau-Bégarie, Claude Huan, *Lettres et notes de l'Amiral, Darlan*, Paris, Économica/Mémorial de Caen, 1992, p. 245-248.

3 Odile Girardin-Thibeaud, *L'Amiral Platon en politique, 1943-1944*, mémoire de master 2, Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, 2007.

3°) une implication volontaire, son action traduisant bien plus qu'une simple obéissance.

Cet officier général a donc été un acteur mû par un désir personnel ayant fait des choix politiques ; ainsi, l'amiral Darlan n'avait pas été le seul officier étoilé de la Marine à faire œuvre de politique et à revêtir les habits de l'homme politique.

Il était alors quasiment logique de prolonger la réflexion à l'échelle du corps des officiers généraux, considéré comme un groupe d'acteurs. Dans quelle mesure le parcours des autres officiers pouvait-il présenter des analogies avec celui du vice-amiral Platon, malgré son extrémisme dont il faut d'ores et déjà rappeler qu'il fut très peu partagé par ses pairs. Par ailleurs, la réception très positive du choix du sujet par la communauté scientifique a validé pleinement que soit abordé ce thème.

314 L'évolution du titre de la thèse renvoie bien à la démarche suivie : en effet, le premier titre retenu était *L'Action en politique des amiraux sous le régime de Vichy*. Dans un premier temps, la nature de l'action conduite a donc été au centre de la démarche. La question du comment : *comment ont-ils agi ?*, et non du *pourquoi l'ont-ils fait ?*, a été le point de départ. L'idée était de comprendre la façon dont s'était traduite cette participation à l'État français. Il fallait donc tout d'abord établir les faits. C'était somme toute répondre aux dénégations de certains cercles maritimes relayant le discours des thuriféraires marins de Vichy affirmant que ces officiers n'avaient pas fait de politique. Il est bien évident que ce faisant, c'était, au contraire, affirmer la pertinence d'une histoire politique de la Marine sous Vichy. D'avoir ainsi travaillé sur le *comment* permet de comprendre l'importance du dictionnaire⁴, qui présente une notice détaillée pour chacun des officiers retenus dans le corpus : conçu comme une base de données précisant l'environnement familial et social, les étapes de la carrière mises en perspective avec celles des autres officiers du corpus, les principales affectations, les réseaux internes à la Marine et extérieurs, et la situation personnelle et/ou professionnelle après 1945, il offre également un résumé du parcours sous Vichy, tentant d'identifier l'implication réelle en décrivant l'action politique menée. Le résultat de cette phase de l'étude a conduit à modifier le titre de la thèse pour aboutir à celui qui a été retenu : *Des amiraux au service de Vichy*. Le titre affirmatif de cette étude n'est pas une provocation : il résulte bien de l'analyse des parcours et décrit une posture générale se caractérisant par un engagement indéniable, même si des nuances indiscutables apparaissent selon les individus.

Mais s'intéresser au *comment* conduit inmanquablement à s'interroger sur le profil de ceux qui furent des acteurs. On glisse alors vers le *pourquoi ?*,

4 Volumes 3 et 4 de la thèse.

et on recherche les clés qui peuvent expliciter les décisions prises, la politique conduite. S'ouvrent plusieurs pistes : la sociologie, l'expérience professionnelle, la culture politique, les réseaux qui, tel un puzzle, s'agencent pour proposer non seulement une approche prosopographique, mais également formuler des hypothèses explicatives. De cette analyse, il ressort que 1940 représente l'aboutissement, l'apogée, le couronnement et la concrétisation, grâce aux circonstances politico-militaires, d'un cheminement et d'un idéal. Il devenait alors indispensable que le plan rende cette perspective dynamique, inversant ainsi la méthodologie de l'étude et respectant, en quelque sorte, la chronologie.

De la même façon que dans un premier temps la question du *comment* l'a emporté sur la question du *pourquoi*, l'analyse ne s'est pas focalisée sur la figure de l'amiral Darlan. Le placer au centre de la démarche aurait eu pour conséquence de faire de l'homme la clé de compréhension de l'attitude des officiers généraux. Cela revenait à affirmer qu'ils n'avaient fait qu'obéir : or, il fallait aussi questionner cette doxa. Nous avons donc préféré une démarche centripète qui, à partir du corps, a ramené au commandant en chef. Elle permettait, dans la logique de la sociologie des organisations⁵, de redonner de l'autonomie aux individus. Par ailleurs, il faut aussi reconnaître que le personnage, ou plutôt le traitement biographique dont il avait fait l'objet, on pense ici à la biographie que lui ont consacrée Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan⁶, apparaissait, telle la statue du commandeur, comme un travail complet dont il était difficile de se départir dans cette phase de démarrage de l'étude.

La définition du corps a été particulièrement complexe et de fait il ne s'est stabilisé qu'assez tardivement. Le statut fournissait le premier critère de définition : le corps des officiers généraux de Marine comprend les contre-amiraux, les vice-amiraux, les vice-amiraux d'escadre et les amiraux, passés par le creuset de l'École navale et de l'École d'application. Il a fallu ensuite prendre en compte et examiner les fonctions tenues. Ainsi, il est apparu qu'on ne pouvait s'en tenir aux seuls officiers généraux en activité et qu'il convenait non seulement d'élargir à des officiers généraux en 2^e section rappelés ou maintenus à l'activité mais aussi à certains des officiers ayant intégré le corps après 1940, l'exemple type étant celui du contre-amiral de Belot, préfet des Pyrénées-Orientales, qui n'intègre le corps qu'en mai 1942, alors qu'il est nommé à ces fonctions dès septembre 1940. Il fallait également tenir compte de la nature des fonctions et de la réalité de l'action conduite. Globalement, si des noms se sont d'emblée imposés, d'autres ne se sont révélés qu'à la lumière de cette analyse.

5 Michel Crozier, Erhard Friedberg, *L'Acteur et le système, les contraintes de l'action collective* [1977], Paris, Éditions du Seuil, 1981.

6 Hervé Coutau-Bégarie, Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989.

Apparaît alors un critère transcendant l'ensemble des fonctions retenues, celui de leur caractère emblématique, emblématique s'entendant alors à plusieurs niveaux :

– parce qu'elles sont de premier plan. À ce titre, on peut citer les fonctions exercées dans l'État : vice-présidence du Conseil – l'amiral Darlan –, secrétariat d'État aux Colonies – le vice-amiral Platon –, et secrétariat d'État à la Marine, poste qui n'est plus occupé par un marin depuis 1915 – l'amiral Abrial, les contre-amiraux Auphan et Bléhaut – ; ou encore de responsables dans les colonies ou protectorats – l'amiral Robert aux Antilles, le vice-amiral d'escadre Decoux en Indochine, l'amiral Esteva en Tunisie ;

– parce qu'elles sont inhabituelles pour des marins : on trouve par exemple les trois contre-amiraux devenus préfet : en effet, outre le contre-amiral de Belot, on trouve le contre-amiral Hamon, préfet de la Drôme, ou encore le contre-amiral Bard, préfet de la Haute Vienne, qui occupe par la suite les fonctions de préfet de police de Paris avant d'exercer celles d'ambassadeur en Suisse ; ou encore le contre-amiral Ven, devenu directeur de l'École nationale de police, après avoir été pendant quelques mois inspecteur des camps ;

– parce que consubstantielles à l'État français : on peut alors penser aux postes de commissaire général du pouvoir, de membres du Conseil national comme le vice-amiral d'escadre Fernet, qui en fut même le secrétaire ; de titulaires au sein des nouvelles instances créées par la situation d'armistice dont les figures de proue sont l'amiral Duplat et le vice-amiral d'escadre Michelier ;

– parce qu'elles ont été l'occasion pour ces hommes de porter peu ou prou, aux fonctions qui ont été les leurs, l'idéologie de la Révolution nationale. À ce titre, des officiers ont aussi été élus dans ce corpus pour les fonctions qu'ils occupaient au sein de la Marine, dont ils font un champ d'expérimentation. Ainsi, peut-on citer le nom de l'amiral Gensoul, retenu ici non pas seulement en tant qu'acteur essentiel de Mers el-Kébir, mais surtout pour ses fonctions de chef du Service central des œuvres de la Marine, qui lui valurent certes le surnom d'« Amiral Layette », mais qui lui permirent au travers de dispositifs consacrés aux jeunes d'instiller, dans les activités, l'esprit de la Révolution nationale. On pourrait également citer les trois officiers généraux qui eurent en charge les chantiers de la Jeunesse Marine, les contre-amiraux Auphan, Broussignac et Denis de Rivoyre. Mais, peut-être plus étonnamment au premier abord, ont été également retenus des commandants de Forces navales dont celui des Forces de Haute Mer reste le plus connu, l'amiral de Laborde, mais auquel on peut également associer le vice-amiral Godfroy de la Force X basée à Alexandrie : la gestion de leurs forces navales et leurs prises de positions respectives lors du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord en novembre 1942 illustrent en réalité, sous couvert de discipline militaire et d'obéissance au

pouvoir politique, la dimension politique de leurs choix. Mais il est aussi important de dire que certaines fonctions n'ont pas été retenues pour des problèmes de sources : l'exclusion du corpus de certains officiers en sous-ordre en est l'exemple type. Au total, ce sont donc quarante-neuf officiers généraux qui composent le corpus. Une majorité occupe des fonctions civiles, sur un spectre assez large de domaines posant ainsi la question de la navalisation de la vie politique et administrative.

Pour mener l'ensemble de ce travail, les sources n'ont pas manqué. Les dossiers personnels⁷ des officiers conservés au Service historique de la Défense sont à la base du portrait de groupe. Mais il fallait aller aussi utiliser les sources concernant l'exercice du pouvoir de ces hommes. Au vu de la diversité des fonctions dont on vient de donner un aperçu, il a été nécessaire de consulter des fonds très divers, éclatés géographiquement et conservés principalement, outre quelques fonds spécifiques au Service historique de la Défense⁸, aux Archives nationales⁹, aux Archives diplomatiques de Nantes¹⁰, à la Préfecture de police de Paris¹¹ et aux Archives départementales¹², principalement celles de la Haute-Vienne et des Pyrénées-Orientales. Elles ont été, dans l'ensemble, très accessibles du point de vue légal puisque les seules demandes de dérogation ont concerné des archives de la Défense, et plus particulièrement certains des dossiers personnels, ainsi que les archives de la commission d'épuration de la Marine. Si les procédures ont été longues et parfois tatillonnes, retenons finalement que toutes les dérogations ont été accordées. De la même façon, les demandes de consultation des fonds privés ont été accordées par toutes les familles, même si certaines se sont montrées dubitatives, hésitantes. L'étude a surtout utilisé les archives de la période 1940-1944 et au-delà pour l'épuration. Néanmoins, pour la période de l'Entre-deux guerres, les correspondances privées, les sources imprimées comme les Mémoires, mais aussi la littérature grise, en particulier les travaux rédigés dans le cadre de l'École de guerre navale ou du Centre des hautes études navales, se sont révélés riches pour tenter d'approcher la culture professionnelle mais peut-être aussi au-delà le rapport à la société.

Les sources d'aujourd'hui ont été un jour un ordre, une lettre, un rapport qui traduisent évidemment une forme d'action. Mais, derrière ces actes, il y avait aussi une pensée et il était important de retrouver l'esprit qui les inspira. Les deux principaux écueils furent d'une part leur nombre et d'autre part la

7 Conservés sous la cote CC74° Moderne.

8 Principalement les séries TTA, TTB, TTD, TTF, 1 BB2, 3BB8 CE et fonds privés GG2.

9 Principalement les séries AJ 39, 40 et 41, F 1, 60, 2 AG, et la série judiciaire 3W.

10 Principalement la série Berne Ambassade 2002/21 (1942-1960).

11 Principalement les séries EA, GA, BA, DB, GB.

12 Principalement les séries W.

technicité de certaines de ces notes. Face au nombre, la réponse a été le sondage dans certaines séries ; quant à la technicité de certains documents, en particulier pour ceux concernant la Marine, tout l'enjeu a été de ne pas se laisser piéger par l'aspect technique en privilégiant un retour à l'essence et au contexte dans lequel ces écrits furent produits. Au total, même si peu de nouvelles archives ont été utilisées, un questionnement nouveau a permis de proposer de nouvelles lectures, de nouvelles approches : c'est particulièrement vrai pour l'ensemble des archives très souvent citées qui concernent l'amiral Darlan.

318

Au terme de cette croisière hauturière, que faut-il retenir ? Le corpus relativement limité a permis d'illustrer abondamment tant le profil sociologique que la réflexion sur l'engagement politique, objet de la première partie de la thèse – premier volume. Les nombreux exemples donnés ont fait force pour ainsi démontrer la cohérence du corps et le poids du groupe dans les décisions. Si la culture militaire de l'obéissance est à l'évidence un facteur important pour comprendre le ralliement à l'État français, il apparaît qu'il ne peut être considéré comme déterminant, tout comme les profils sociologiques et les parcours professionnels : des hommes ayant fait le choix de la France libre puis combattante présentent les mêmes caractéristiques. En revanche, la culture politique des officiers généraux présente de réelles convergences avec celle portée par la Révolution nationale. La prégnance de leur milieu professionnel amène ces hommes à développer une vision hiérarchisée de la société, organiciste, qui s'inscrit dans la tradition du supposé âge d'or de la *Royale*. Dans cette conception, le chef exemplaire demeure la référence absolue, comme leur communauté naturelle d'appartenance, la Marine, qu'ils érigent en modèle. Partisans de la concorde, hostiles à toute forme de revendication politique et sociale menée par les syndicats et les partis progressistes, ils sont persuadés du rôle des élites méritantes au détriment de tout corps élu. Convaincus de la supériorité de leur modèle, ils estiment avoir un rôle à jouer pour protéger une population moralement soumise aux influences de la lutte des classes et œuvrent déjà dans ce sens dans leur environnement professionnel. Dans l'esprit de bon nombre d'entre eux, la défense d'un ordre très catholique¹³ relève, aux lendemains de la victoire du Front populaire en France et de la Guerre d'Espagne, d'une nécessité. Certains de la force du lien qui unit la France à son Empire, de son caractère d'évidence et de la puissance qu'il confère à la France, ils sont enclins à envisager une attitude de repli, considérant que la dimension impériale de la France suffit à assurer sa grandeur et sa valeur. Leur expérience des conférences internationales relatives au désarmement et à la répartition du tonnage les ancre dans une vision obsidionale de la France face aux pays étrangers, et en

13 Notons cependant que Platon est protestant.

particulier à la Grande-Bretagne et ses hommes politiques. Leurs liens avec les mouvements politiques de la droite nationaliste conservatrice les confortent dans leur analyse. *Travail, Famille, Patrie*, vient clamer le maréchal Pétain. Les officiers généraux trouvent dans cette devise officielle de l'État français une prolongation naturelle de leurs codes moraux, eux qui depuis longtemps déclinent Honneur-Valeur/Discipline-Patrie. Le régime pétainiste offre aux marins une transcription politique de leurs propres attentes. Vichy arrive comme pour donner sens à toute leur carrière, légitimer les valeurs qui ont fondé leur vie entière, professionnelle et personnelle. Culturellement, tout est donc en place pour faire de cette élite un soutien potentiel naturel au régime de Vichy. Le rôle de la Marine dans la défense de Dunkerque et le réembarquement du corps expéditionnaire franco-britannique en juin 1940 prouve qu'elle peut être un recours et marque son entrée dans le champ politique à un moment où l'amiral Darlan sait depuis la fin du mois de mai, à la suite de conversations au sein du Comité de guerre, que la question de l'armistice se pose et qu'à ce titre la Flotte française est en passe de devenir un enjeu politique majeur. Le drame de Mers el-Kébir, quelques semaines plus tard, vient valider pour les marins la nécessité de s'engager pour défendre leur modèle sociétal et justifier l'impossibilité de se joindre à la Grande Bretagne pour continuer le combat.

Mais l'action des amiraux dans le cadre de l'État français, objet de la seconde partie – deuxième volume –, laisse apparaître la dimension individuelle, prouvant que ces hommes ont pris beaucoup plus d'initiatives qu'on ne le croit. Certes dans le cadre de leurs nouvelles fonctions, ils procèdent de façon similaire, transférant leurs modes de fonctionnement, recréant autour d'eux la confraternité des états-majors qu'ils ont connus, s'entourant aux postes de confiance le plus souvent de marins. Se défiant des corps intermédiaires, autoritaires, isolés dans leurs mécanismes de prise de décision, tentant d'appliquer des schémas organisationnels directement hérités de la structuration de la Marine, ils se coupent du monde civil et indisposent tous leurs interlocuteurs, y compris les partisans politiques du régime. Mais la typologie proposée laisse bien apparaître aussi les différentes sensibilités au sein de ce corps engagé en politique : à côté des maréchalistes dont l'engagement se poursuit au-delà de l'État français par la défense de l'œuvre de l'ancien chef de l'État au sein d'associations et mouvements d'inspiration pétainiste, on trouve des hommes plus attachés à certains aspects du régime. Certains se retrouvent plutôt dans la défense de la tradition, d'autres privilégient l'idée de régénération de la société renvoyant ainsi à la volonté de sa purification, quand une autre catégorie met en place des dispositifs certes innovants, mais marqués néanmoins par l'arrière-plan idéologique de la Révolution nationale. Ces différentes sensibilités se cumulent parfois chez un même individu. Mais très peu se retrouvent dans le clan de la

collaboration extrémiste. En revanche, certains se sont laissés entraîner dans une négociation permanente qui les a poussés *de facto* vers une collaboration qu'ils n'ont cru que technique mais qui s'est révélée illusoire. Les officiers généraux de Marine restent avant tout des porteurs de la Révolution nationale dont ils acceptent néanmoins qu'elle se déroule dans un climat bien particulier, celui de l'Occupation et de la Collaboration.

320

Ce travail permet aussi de préciser la relation politico-militaire entre 1940 et 1944 du point de vue de ces marins. Leur intrusion sur la scène politique en 1940 dont il faut quantitativement limiter l'importance, reste le fait de circonstances exceptionnelles, révélant la crise de la collectivité nationale plus qu'un goût quelconque pour le césarisme. Néanmoins, s'ils n'ont jamais œuvré pour renverser la *Gueuse*, ils saisissent l'opportunité qui leur est ainsi offerte et franchissent le pas pour devenir des hommes politiques. Ce ne sont plus seulement des hommes au cœur des systèmes de pouvoir participant à la définition du système de défense et à certains aspects de la politique extérieure de la France, ce sont des hommes qui se retrouvent au cœur de la conduite de la cité ; ils ne sont plus seulement associés à l'élaboration de la décision, ils sont au cœur de l'action politique, tout en essayant d'importer leurs pratiques d'organisation, de gestion, de discipline pour transformer les mœurs politiques. Novembre 1942 marque évidemment un tournant pour ces hommes engagés en politique. Si les événements ont offert l'opportunité d'entrer en politique, ce sont aussi les événements politico-militaires qui le plus souvent astreignent les officiers généraux à quitter leurs fonctions. Après guerre, ils n'ont jamais remis en cause, leurs choix et la politique menée par le régime Vichy, prouvant bien que leur adhésion au régime dépassait le strict cadre de l'obéissance. L'épuration n'a pas été l'occasion de la mise à plat du rôle politique de la Marine. Les archives révèlent le mythe du discours d'un corps d'officiers généraux durement sanctionné, renvoyant dos à dos défenseurs et détracteurs du processus. L'annulation des sanctions administratives par le Conseil d'État, les lois d'amnistie, la réintégration dans la deuxième section sont venues, dans le temps, et pour une majorité de cas, atténuer le processus de sanction. Mais le pouvoir judiciaire et le pouvoir politique ont également enclenché le processus de déni du rôle politique de la Marine durant cette période. Les amiraux de Vichy s'engouffrent au travers de leurs écrits et publications dans cette vision : à défaut d'avoir gagné la bataille de la Révolution nationale, du moins gagnent-ils celle de la mémoire, fixant pour plusieurs décennies l'histoire de la Marine de Vichy. Aujourd'hui la Marine sans faire totalement silence sur cette période, développe une stratégie mémorielle plurielle qui renvoie néanmoins, comme dans la société civile, à *un passé qui ne passe pas*¹⁴.

14 Éric Conan et Henry Rouso, *Vichy un passé qui ne passe pas*, Paris, Fayard, 1994.

1940-1944 marque pour la Marine une rupture et ce pour plusieurs raisons : après 1945, l'ouverture à l'inter – interarmistice et international –, le contexte géopolitique, les évolutions techniques et technologiques et l'irruption du nucléaire modifient profondément le métier. Mais 1940-1944 marque aussi les années à venir. Robert Paxton clôt son ouvrage sur l'armée de Vichy par cette phrase :

faire revivre les expériences de ces militaires et réduire tant de situations humaines difficiles à une simple description serait à la fois inhumain et oiseux, si l'Armée d'armistice ne s'était pas trouvée directement sur le chemin par où sont passés les principaux chefs de l'armée française d'après guerre¹⁵.

Pour la Marine, il ne faut pas oublier qu'un officier formé sur la *Jeanne d'Arc* avec le contre-amiral Auphan en 1939, s'il a mené sa carrière jusqu'à son terme, a quitté le service dans le milieu des années soixante et les témoignages sont nombreux qui soulignent l'empreinte de cette période et les rancœurs qui l'accompagnent, malgré ou à cause des liens familiaux, de camaraderie et de solidarité.

Le résultat du présent travail offre bien évidemment des similitudes avec les conclusions présentées par Robert Paxton, même si notre champ d'étude est beaucoup plus restreint. On retrouve chez ces amiraux cette volonté affichée de neutralité par rapport aux belligérants, mais qui les conduit *de facto* à combattre les Alliés d'hier, l'isolement par rapport à la société civile tant avant que pendant le conflit, la résistance des milieux civils et administratifs à ces militaires en politique.

Je ne peux conclure sans dire que ce voyage au long cours n'eut pas été possible sans le soutien précieux, confiant et exigeant de mon directeur de thèse, Bernard Lachaise : qu'il trouve ici publiquement l'expression de ma profonde gratitude. Au delà de sa personne, je voudrais aussi remercier la communauté du Centre d'études des mondes moderne et contemporain de l'Université Michel-de-Montaigne-Bordeaux 3 et de la confiance toujours renouvelée de son directeur Michel Figeac. Je voudrais également souligner le soutien sans faille apporté par l'équipe historique du Service historique de la Défense et tout particulièrement Patrick Boureille, Dominique Guillemain, Thomas Vaisset et Philippe Vial. Mais une telle circumnavigation n'eut pu arriver à son terme sans une organisation domestique à la hauteur : Michel Thibeaud a été, à ce titre, un *bosco hors de pair*, qu'il en soit ici remercié.

15 Robert Oliver Paxton, *L'Armée de Vichy. Le corps des officiers français 1940-1944*, Paris, Tallandier, 2004, p. 462.

Cette étude contribue à une meilleure connaissance de la Marine sous Vichy. Dans son travail sur l'armée de l'Air, Claude d'Abzac-Epezy¹⁶ évoque un cycle en trois étapes *Renaitre, Collaborer ? Survivre*. À partir du présent travail, on serait tenté d'avancer que le cycle est quelque peu différent pour la Marine et semble s'organiser autour de négocier, négocier la place de la Marine, transformer, transformer la société, mais avec au bout du compte un échec pour ce double objectif. Il reste qu'une synthèse sur la Marine sous Vichy reste encore à faire en développant des recherches sur la Marine en zone occupée, dans les arsenaux, sur le corps des officiers de marine supérieurs et subalternes, etc. Au gré de l'émergence d'archives privées, des biographies doivent être maintenant entreprises pour préciser ces itinéraires et en particulier revenir sur cet Entre-deux-guerres qui est au centre de la compréhension des engagements de 1940. Gageons que le travail présenté aujourd'hui n'est en rien une fin.

¹⁶ Claude d'Abzac-Epezy, *L'Armée de l'air de Vichy, 1940-1944*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997.

LISTES DES MASTERS D'HISTOIRE MARITIME SOUTENUS
DANS LES UNIVERSITÉS FRANÇAISES EN 2012, 2013 ET 2014
(SUITE)

AIX-MARSEILLE

Master 1

BAKARI Kévin, *Les « Petits Blancs » de l'île Bourbon aux XVII^e et XVIII^e siècles* (dir. Thomas Glesener).

PAILLERY Philippe, *L'Intégration sociale d'un migrant en Nouvelle-France : Antoine Paris (1678-1731) (id.)*.

SUBI Anthony, *Marseille et le commerce de la pacotille au XVIII^e siècle* (dir. Gilbert Buti).

Master 2

BARTOLOTTI Fabien, *De Marseille au canal de Suez. L'ascension d'une entreprise de travaux publics maritimes : Dussaud frères 1845-1869* (dir. Xavier Daumalin).

BOËR Claire, *Entre terre et mer : cadre de vie et culture matérielle des marins provençaux au siècle des Lumières* (dir. Gilbert Buti).

NEUMULLER Juliana, *Acteurs et réseaux ultramarins : Provençaux et Languedociens dans l'espace indien dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (id.)*.

BRETAGNE-SUD

Master 1

NASTEHO Farah Guireh, *La Canonnière l'Étoile à travers ses journaux de bord : un élément de la politique française maritime et coloniale dans le golfe de Tadjoura (1890-1895)* (dir. Philippe Hrodej et Lukian Prijac, 2013).

KADRA Abi Absieh, *L'Aviso Le Pingouin, élément du patrimoine maritime de la république de Djibouti (id., 2012)*.

LOTÉRIE Anne, *Lorient et les armements du commerce libre vers l'Asie : aspects humains et matériels (1760-1790)* (dir. S. Llinares, 2014).

LE MARTELOT Morgane, *Les Négociants bretons et la crise du commerce de Cadix d'après les sources espagnoles (1771-1819)* (dir. C. Cérimo, 2014).

FLOCHER Jean-Baptiste, *Problèmes et perception des résistances à la milice garde-côte en Bretagne au XVIII^e siècle (id.)*.

Master 2

OLIVIER-JEGAT Ederm, *Gestion et logistique des stations navales dans les Antilles de 1783 à 1789* (dir. Sylviane LLinarès, 2013) — Ce travail a obtenu le prix Amiral Daveluy 2013 dans la catégorie Mémoires en sciences humaines.

LE FLOCH Gilles, *Les Maîtres de barque de l'amirauté de Cornouaille et leurs activités au XVIII^e siècle* (*id.*, 2014).

TOUSSAINT Frédéric, *Hennebont : un pôle commercial en Bretagne-Sud du milieu du XVIII^e siècle à la veille de la Révolution* (*id.*).

LA ROCHELLE

Master 1

BRETON Camille, *L'Île de Ré sous l'Occupation au travers de témoignages oraux (1940-1945)* (dir. Mickaël Augeron, 2013).

324

KAKASA Laura, *Le Fort de La Prée. Animation et valorisation touristique et patrimoniale du plus vieux fort de l'île de Ré* (*id.*, 2013).

POIREAULT Loïc, *Noirs et mulâtres entre 1755 et 1780 à La Rochelle à travers les déclarations de Noirs faites auprès de l'Amirauté de La Rochelle et lors des recensements* (*id.*, 2013).

CHARLET Geoffrey, *Le Tourisme de mémoire : l'exemple du Musée National de la Marine de Rochefort* (dir. B. Marnot, 2014).

DRANDOV Nicolas, *La Rochelle et la mer sous Bonaparte : causes et effets d'une parenthèse* (*id.*).

Master 2

COCU Jeanne-Marie, *Sainteté et navigation dans l'hagiographie de la fin du Moyen Âge* (dir. Pierre Pretou, 2013).

POIREAULT Loïc, *Les Prisonniers anglais à La Rochelle entre 1745 et 1749* (dir. M. Augeron, 2014).

YOUNG-LABROT Manuel-Olivier, *Présence et activité des Bretons dans les ports atlantiques de la Castille du milieu du XV^e siècle au milieu du XV^e siècle* (dir. M. Bochaca, 2014)

LITTORAL

Master 1

BAR Anna, *Le Voyage et la colonisation de Saint-Christophe au début du XVII^e siècle à travers le récit de voyage de Guillaume Coppier* (dir. E. Roulet, 2012).

LEPORCQ Lucie, *La Navigation et la colonisation du Saint-Laurent de 1610 à 1715* (*id.*, 2012).

CHARTIER Laurent, *L'Assurance maritime : le cas du remorquage boulonnais (1930-1941)* (dir. C. Borde, 2013).

- MARMIN Laura, *Les Ports de la Phénicie à la Palestine à l'époque hellénistique et romaine à travers l'exemple de Césarée-maritime et de Sidon* (dir. J. Napoli, 2013).
- SEBERT Sylvain, *Dunkerque: du Festung Dünkirchen au retour des autorités françaises, janvier 1944-juin 1945* (dir. B. Béthouart, 2013).
- VAN PAEMEL Clément, *Les Européens et les Indiens dans les Guyanes au XVII^e siècle d'après le récit du père Biet* (dir. E. Roulet, 2013).
- DELLIAUX Maxime, *Des mammifères amphibies en Europe du Nord au Moyen Âge: chasse, exploitation et commerce des vikings à Olaus Magnus* (dir. A. Gautier, 2014).
- DELRUE Claire, « Ouvrières méritantes »: les destinées de la Fondation Boucher-de-Perthes à Boulogne-sur-mer 1919-1939 (dr. C. Borde, 2014).

Master 2

- BAR Anna, *Les Relations entre colons européens dans les Petites Antilles au XVII^e siècle* (dir. E. Roulet, 2013).
- DAUCHY Renaud, *Le Dilemme du combat antituberculeux et de l'industrie climatique à Berck-sur-mer de 1919 à 1941* (dir. B. Béthouart, 2013).
- ROBACHE Dominique, *Le Gouverneur et l'intendant de Saint-Domingue face à la guerre d'Indépendance américaine (1780-1783)* (dir. C. Pfister, 2013).
- STRADZE Olga, *La Représentation des métiers dans les villes portuaires à l'époque romaine* (dir. J. Napoli, 2013).
- VERLEY Marie-Océane, *Les Médicaments tirés de la faune et de la flore maritimes à l'époque romaine (id.)*;
- VAN PAEMEL Clément, *Les Échanges entre les Français et les Indiens dans les Guyanes au XVII^e siècle d'après le récit du père Biet* (dir. E. Roulet, 2014).

NICE

Master 2

- DONATI Élodie, *Les Naufrages au XVIII^e siècle en France méditerranéenne: approche historique et archéologique* (dir. S. Marzagalli, 2014).

PARIS-SORBONNE (PARIS IV)

Master 1

- DANTART (Quentin), *Les Opérations navales françaises au Canada pendant la guerre de Sept Ans, 1755-1760* (dir. O. Chaline, 2013).
- LURIENNE (Khévin), *Un grand subordonné indocile: Bougainville et de Grasse, 1781-1782* (dir. O. Chaline, 2014).

Master 2

LÉOTOING D'ANJONY (Jean de), *L'aéronavale française entre les deux guerres mondiales : organisation, évolution, concept d'emploi* (dir. O. Chaline, T. Lecoq, 2012).

MORANGE (Bruno), *Vivre à Brouage au XVII^e siècle* (dir. O. Chaline, 2012).

DANTART (Quentin), *Louisbourg 1758* (dir. O. Chaline, 2014).

LADENT (David), *Une famille d'officiers de la marine royale, les Levassor de La Touche* (dir. O. Chaline, 2014).

PELADAN (Damien), *La Navigation française en mer de Chine, 1839-1860* (dir. O. Chaline, 2014).

RATIER (Octavio), *La Campagne de M. de Bompar aux Antilles, 1759* (dir. O. Chaline, 2014).

THÈSES DE DOCTORAT

326

Université de La Rochelle

MOULINIER Henri, *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle (1871-1994)* (dir. B. Marnot et M. Augeron).

IV

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Bernard Michon, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, 397 p.

Il faut se réjouir de la publication, même tardive, de cet ouvrage de Bernard Michon qui reprend le meilleur d'une thèse soutenue à Nantes en 2005. Il constitue une contribution importante à la connaissance de la dynamique de la façade atlantique en montrant, d'une part, l'impact de la montée en puissance du Nantes-Antillais sur la structuration et la délimitation de son aire portuaire, d'autre part l'articulation des trafics et des fonctions entre le port de commandement et les ports dits secondaires de son aire.

En étudiant les activités transatlantiques, Bernard Michon voulait évaluer la dynamique de l'impulsion nantaise sur deux activités majeures des XVII^e et XVIII^e siècles, la pêche morutière et le commerce antillais. Dans le système morutier, Nantes est le port de décharge et le marché de la morue tenu par des grossistes. Les ports de pêche majeurs sont Le Croisic, puis, surtout, Les Sables-d'Olonne. Les Sablais sont restés très attachés à cette activité qui a décliné dans la deuxième partie du XVIII^e siècle. Le trafic antillais est une affaire nantaise. Il n'empêche qu'entre 1720 et 1740, Pornic et Le Croisic, notamment, essaient de s'y intégrer. En fait, l'aire portuaire nantaise change de modèle long courrier, le modèle antillais se substituant au modèle morutier. Or, dans cette mutation essentielle, les Nantais se sont imposés. Comment ? Par un processus progressif de participation dans le capital morutier des Croisicais, Pornicais et Sablais, puis par le rachat des navires réaffectés ensuite sur les routes antillaises. Un désengagement des créanciers nantais, à travers les prêts à la grosse, des entreprises d'armements de ces ports au profit d'une orientation majeure des capitaux vers l'armement nantais antillais en droiture ou en traite est observé par Bernard Michon. Certes, il y a des velléités de participation des milieux négociants de ces ports mais leurs tentatives sont souvent des échecs. En effet, il est difficile, voire impossible, de passer du système morutier à un système antillais beaucoup plus complexe et coûteux. L'ouvrage montre très bien que le haut négoce nantais ne s'est pas constitué en puisant dans le réservoir des élites locales des ports de l'aire, et ce ne sont pas quelques réussites sur plusieurs générations de quelques-uns qui arrivent à s'intégrer dans l'élite intermédiaire, qui changent le diagnostic.

Bernard Michon présente alors la structuration de l'organisme portuaire estuarien nantais. Le port de Nantes, proprement dit, qui est avant tout un port de cabotage – 70 à 80 % du tonnage – et de gabares d'estuaire, glisse progressivement vers la Fosse, Chézine, l'Hermitage. Il dispose de plusieurs avant-ports spécialisés. Ainsi, Couëron constitue le port des gros porteurs du cabotage intra-européen. En effet, le port de Nantes au XVIII^e siècle est en réalité un complexe industriel estuarien et le véritable port en eau profonde est en aval, à Paimboeuf situé à 12 kilomètres de Saint-Nazaire. C'est le port du commerce colonial nantais. En 1698, Béchameil de Nointel¹ décrit ainsi l'accès à Nantes : « autrefois les plus gros vaisseaux remontaient jusqu'à Couëron, à trois heures de [Nantes] ; mais le lit de cette rivière s'étant gâté par des bancs de sable, ils ne passent plus le bourg de Paimboeuf où ils déchargent sur des gabares ». Aussi les grosses unités supérieures à 300 tonneaux s'arrêtent-elles à Paimboeuf et Mindin : seuls les bâtiments calant moins de 2,60 m peuvent remonter jusqu'à Nantes. Sur la rive droite de l'estuaire, Saint-Nazaire, qui possède un bac pour traverser la Loire, n'est alors qu'un site d'abri pour les chaloupes des pilotes lamaneurs de l'estuaire. Sur la rive gauche, Paimboeuf n'est qu'un bourg de pêcheurs, mais il possède un atout majeur avec à l'est du bourg deux rades – la grande rade et la rade des quatre amarres – suffisamment profondes pour servir de mouillage aux flottes du commerce, car il n'y a guère d'équipement portuaire. Cette fonction d'avant-port en eau profonde transforme le petit bourg : il devient un port de rupture de charge, des norias de barges assurant les liaisons avec Nantes. C'est à Paimboeuf que les capitaines accomplissent les premières démarches. Étant une des petites villes ports les plus dynamiques de l'estuaire, elle passe de 6 000 à 9 000 habitants, et est un des pôles de recrutement des équipages de la flotte nantaise². Mais Nantes garde le pouvoir commercial, les institutions du consulat et de l'amirauté, et refuse pendant longtemps de nommer un capitaine de port à Paimboeuf.

Cette aire portuaire nantaise s'étend bien au-delà de l'estuaire ligérien. Bernard Michon reconstitue l'écheveau des trafics de cabotage court pour la délimiter dans ses plus grandes dimensions et mettre en valeur que Nantes a fait le choix de laisser aux autres ports de son aire portuaire le soin d'assurer la fonction caboteuse, privilégiant l'armement antillais. Ainsi, Nantes s'approvisionne en sel dans les ports de la Baie et du pays de Guérande, en céréales dans les ports de Bretagne Sud de l'Odet à la Vilaine, en sardines en vert à Port-Louis et Belle-Île. Les négociants nantais sont les plus gros acheteurs aux ventes annuelles de

1 Voir l'édition critique de son mémoire par Jean Bérenger et Jean Meyer, *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle d'après les Mémoires de Béchameil de Nointel*, Paris, Klincksieck, 1976.

2 Murielle Bouyer, *Les Marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.

produits asiatiques à Lorient. C'est aussi un port d'exportation des matières premières et du vin de son arrière-pays très vaste, notamment en direction de la Bretagne Sud – Lorient-Vannes. Le travail d'investigation sur les initiateurs des trafics et les détenteurs des flottes montre que Nantes n'a pas confisqué pour son seul usage les trafics des ports céréaliers de Bretagne Sud qui regardent aussi vers Bordeaux, et les ports à sel conservent une autonomie dans le commerce régional et international. Surtout, ce sont ces ports fournisseurs de sel qui assurent avec leur propre flotte locale l'approvisionnement du marché nantais, tandis que les chasse-marée et gabares du golfe du Morbihan se chargent du trafic des céréales. Les caboteurs de Port-Louis-Lorient assurent les navettes entre Nantes et Lorient. La démonstration de ce qu'est une flotte de service est excellente. Les flottes des îles du golfe et de Rhuy sont passées au service du pôle lorientais mais elles assurent aussi l'interface entre l'aire nantaise et l'aire lorientaise. Celles de l'île d'Yeu et des ports de Gironde, au service du port de Bordeaux, se mettent aussi au service de l'aire nantaise, mais il s'agit, notamment en ce qui concerne Yeu, d'assurer des trafics au-delà du seuil de la pointe Bretagne vers les ports de la Manche. Si l'on intègre que le cabotage vers le nord de l'Europe est laissé aux flottes étrangères, il faut bien convenir que les Nantais, à l'exception de quelques destinations – Lisbonne, Bilbao, Bruges –, se sont désintéressés du cabotage. Ainsi, en se recentrant sur le commerce antillais, Nantes laisse aux flottes locales de son aire d'approvisionnement le soin de le fournir en produits vivriers agricoles et agro-maritimes. Ce sont les flottes des autres ports de commandement ou des flottes de service, comme celles du golfe du Morbihan ou de l'île d'Yeu, qui viennent s'approvisionner à Nantes, en faisant parfois le voyage aller à vide. À l'exception de quelques participations de marchands de bois dans le capital des gabares de Rhuy et Redon, les Nantais ont négligé l'investissement comme parsonniers dans les flottes de cabotage.

Ainsi l'aire portuaire de Nantes, que nous présente Bernard Michon, comprend trois cercles :

- l'organisme polycentrique portuaire estuarien ;
- l'aire d'approvisionnement en produits vivriers – sel, céréales, sardines et morues – qui se subdivise en deux sous-espaces, l'estuaire extérieur du Croisic aux Sables, la Bretagne sud de Quimper à Pénérf, sans que ces ports soient exclusivement tournés vers Nantes. Ces ports possèdent leur flotte pour leur propre trafic ou se sont spécialisés dans la fonction de service – l'île Yeu, celles du golfe, et Rhuy –, les Nantais ayant fait le choix de ne pas s'engager dans ce trafic de cabotage. Mais, ici, se pose le problème de la limite occidentale de cette aire. Lorient dépend très largement des ressources de l'arrière-pays nantais et ses principaux clients aux ventes de produits asiatiques sont Nantais, mais Lorient

possède son propre territoire³, constitué avant tout par un vaste avant-pays maritime. Il ne faut pas surestimer Vannes et plus globalement le pôle caboteur vannetais : il est porté par un arrière-pays céréalier, mais il joue surtout d'une demande de flotte de service par Lorient, Brest et Nantes. Quant aux Sables, leur flotte de morutiers est aux mains de quelques familles qui restent attachées au système terre-neuvier.

Dans les activités transatlantiques, le changement de modèle provoque une reconfiguration de l'aire. Dans le système morutier, il y avait un partage des fonctions : Nantes était le marché de gros, Le Croisic et surtout Les Sables étaient les ports d'armement avec un milieu largement autochtone. Avec le développement du système antillais, Nantes devient le centre unique d'impulsion tandis que l'on observe le déclin du microcapitalisme morutier. La dynamique nantaise absorbe les capitaux et transforme en outre son aire portuaire en bassin de recrutement de main-d'œuvre pour les équipages de sa flotte.

332

Cet ouvrage s'intègre dans l'ensemble des travaux qui ont porté depuis 2005 sur les dynamiques et les hiérarchies portuaires établies à partir des indicateurs quantitatifs, à l'exemple de ceux fournis par Gordon Jackson⁴, Adrian Jarvis⁵, Amélia Polonia⁶ en privilégiant l'étude de la place des petits ports dans l'orbite des grands ports⁷, et bien évidemment dans les travaux de

- 3 Catherine Guillevic, dans sa thèse, *L'Impact de l'implantation d'une ville nouvelle sur sa terre d'accueil : Lorient en Bretagne Sud, XVII^e-XVIII^e siècles*, Université de Bretagne Sud, 2009, éclaire les propos de Bernard Michon, quand il écrit qu'Hennebont et Port-Louis disparaissent des entrées du port de Nantes. On peut arguer que Lorient finit par absorber l'armement port-louisien et que la fusion occulte peut-être une réalité moins dramatique. En revanche, Hennebont, port de chargement de céréales et de déchargement de matières premières pour l'arrière-pays, mais sans flotte, disparaît, privé de son fret de chargement complètement englouti par la demande lorientaise. Les petits ports de Bretagne Sud, d'Auray à Pont-Aven et au-delà, qui commerçaient dans le passé avec la côte à vin et à sel du Sud-Ouest ont vu leurs productions de céréales et de bois de boulangerie complètement absorbées par le pôle lorientais, la compagnie des Indes s'étant dotée d'une flotte de petits chasse-marée pour en faire la collecte.
- 4 Gordon Jackson, « The significance of unimportant Ports », *International Journal of Maritime History*, vol. 13, n° 2, 2001, p. 1-17, *loc. cit.* p. 6.
- 5 Adrian Jarvis, « Port History: some Thoughts on where it came from and where it might be going », dans Lewis Fischer and Adrian Jarvis (dir.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, Newfoundland, International Maritime Economic history Association, Research in Maritime History series, t. 16, 1999, p. 13-34, *loc. cit.* p. 22.
- 6 Amélia Polonia « Les petits ports dans le système portuaire européen à l'Âge Moderne (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Revista da Faculdade de Letras, Historia*, III^e Série, vol. 9, 2008, p. 27-49.
- 7 Dans le prolongement du numéro 8 de la *Revue d'histoire maritime* (2008), consacré à l'histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles, le cycle de séminaires qui se sont déroulés successivement à Lorient, Poitiers et Aix, dans le cadre du GIS, a fait l'objet de plusieurs publications dans la *Revista da Faculdade de Letras Historia* de l'Université de Porto, III^e Série, vol. 9, 2008, sous la direction d'Amélia Polonia (contributions de Gérard Le Bouëdec, Christophe Cérimo et Pierrick Pourchasse) et du n° 35, 2010, de la *Revue de l'UMR Téléme, Rives méditerranéennes*, numéro spécial intitulé « Les Petits Ports, usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècles) » (sept communications), ainsi que d'un article de synthèse de Gérard Le Bouëdec, « Small ports from the Early Twentieth century and the

l'ANR *Navigocorpus*, dirigée par Sylvia Marzagalli et Pierrick Pourchasse, qui sont une contribution essentielle à la compréhension de l'organisation et du fonctionnement des aires portuaires par la reconstitution des routes maritimes et des mouvements portuaires.

Gérard Le Bouëdec

Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes*, Rennes, PUR, 2014, 216 p.

L'objet de cet ouvrage est d'essayer d'établir un pont entre les résultats des recherches historiques des orientalistes et ceux des spécialistes des Compagnies des Indes. Depuis un demi-siècle les recherches sur le personnel commercial et sur les navigants, sur les agissements politiques des Européens en Asie et l'évolution de leurs achats, sur les modalités de la distribution des produits orientaux se sont multipliées sans que soit établi un lien avec l'histoire des populations orientales, peut-être en raison de la médiocre connaissance des langues locales. Cette séparation a donné naissance à l'idée d'un « pillage » de l'Asie par les Européens, qui ne correspond nullement à la réalité. Il n'y a pas « pillage », mais « interconnexion » – le terme est choisi par G. Le Bouëdec – entre les Orientaux et les Européens dans la poursuite des échanges. Celle-ci apparaît fortement dans le célèbre *Journal* d'Ananda Ranga Pillai, courtier du comptoir français de Pondichéry au XVIII^e siècle, dont l'étude n'a sans doute pas encore été poussée assez loin jusqu'à présent.

L'ouvrage est partagé en trois grandes parties :

1. le grand commerce de l'océan Indien depuis le début de l'époque chrétienne ;
 2. la rencontre entre les Européens et les Orientaux du XVI^e siècle au XVIII^e siècle ;
 3. l'apprentissage de l'Inde par les Européens durant la même période.
- Dans chacune des parties les contributions sont disposées selon un ordre chronologique.

Dans la première partie Philippe Beaujard et Philippe Norel font une remarquable synthèse d'un millénaire et demi d'échanges à travers l'océan Indien depuis l'apogée de l'empire romain jusqu'à l'ouverture de la route du cap de Bonne-Espérance par les Portugais. Le flux des échanges commerciaux entre la mer de Chine et les escales de la mer Rouge vers la Méditerranée orientale est sans aucun doute – et déjà – le plus important du monde comme le constate Marco Polo : « Pour une nef chargée de poivre qui va à Alexandrie ou autre lieu en terre de chrétiens, il en vient plus de cent au

local Economy of the French Atlantic Coast », *International Journal of Maritime History*, vol. 21, n° 2, 2009, p. 103-126.

port de [Canton]... », et il domine largement les échanges des Européens. Il connaît des fluctuations en relation avec les périodes de prospérité et de déclin des empires orientaux dont les mouvements ont une influence profonde sur les marchés. Om Prakash apporte ensuite des vues très nouvelles sur « La monétarisation de l'Inde à l'époque moderne ». L'Inde manque de métaux précieux et l'apport d'argent d'Amérique par les Européens – 70 % de la valeur des cargaisons – permet une augmentation régulière de la masse monétaire, donc des prêts à taux bas et une croissance continue des échanges. Les conditions sont favorables en raison de l'unité monétaire de l'empire Mogol et du système bancaire perfectionné. L'article de Hiroyasu Kimizuka sur le commerce maritime du Japon aux XVII^e et XVIII^e siècles apporte des éléments originaux sur le commerce international du Japon après la rupture des relations avec les Occidentaux – sauf avec les Hollandais – en 1640 ; la fermeture est toute relative et l'archipel conserve des relations actives avec les ports de la Corée et de la Chine dans lesquels il échange une partie du produit de ses mines d'argent contre des produits nécessaires à la vie quotidienne d'une population en augmentation rapide. Maxine Berg, quant à elle, s'intéresse au « premier siècle asiatique » de l'histoire de l'Europe : à partir du milieu du XVII^e siècle et jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les Européens demandent des produits de l'Inde et de la Chine, surtout des cotonnades, des porcelaines et du thé, en quantité croissante. Ces nouvelles consommations sont intégrées dans la vie quotidienne et nourrissent un imaginaire très riche.

La seconde partie de l'ouvrage met l'accent sur les relations sociales entre les Européens et les Orientaux. Romain Bertrand donne des notations originales sur les rencontres entre les navigateurs hollandais et ceux de l'Insulinde aux XVI^e et XVII^e siècles, pour lesquels il trouve cinq points communs. En premier lieu, les savoirs nautiques avec des règles analogues pour la répartition de l'autorité à bord afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des voyages. Viennent ensuite des compétences cartographiques : le savoir nautique des pilotes malais, chinois, hollandais et britanniques repose sur la même méthode de reconnaissance visuelle des reliefs côtiers et la représentation du trait de côte, si bien que les rencontres sont très profitables et permettent l'élaboration de cartes communes. Il y a aussi la conception des navires comme moyens et emblèmes de souveraineté. En Insulinde comme en Europe les navires sont à la fois des armes de guerre disposant d'une puissance de feu et des symboles de puissance marqués par la dimension et le décor de la proue ainsi que par l'envergure des voiles. L'imaginaire des rivages, des flots et des abysses est commun aux littératures européennes, javanaises et malaises. Elles inspirent les bas-reliefs de Borobodur aux VIII^e et IX^e siècles tandis que les sirènes hantent la mer de Toscane et celle de Flandre jusqu'au début du XVIII^e siècle.

Les établissements européens en Asie sont un site privilégié pour la rencontre avec les Orientaux et Lise Hellman décrit les relations sociales des employés de la compagnie suédoise à Canton. Les factoreries sont situées un peu à l'écart de la ville ; les Européens ne peuvent en sortir, et les autorités chinoises interdisent la présence de femmes ; ils se rencontrent entre eux, sont servis par des Chinois soigneusement choisis par les mandarins, et négocient avec quelques marchands orientaux. Ils peuvent circuler sur le fleuve, gagner les « bateaux-fleurs », bordels flottants, dont quelques-uns sont réservés aux étrangers, ou bien les vaisseaux de commerce ancrés à une vingtaine de kilomètres en aval. Il est interdit au personnel navigant européen de se rendre en ville. Une fois les expéditions achevées, tous quittent le pays.

Les missions sont un autre mode de rencontre entre les Orientaux et les Européens, avec cette fois des formes beaucoup plus élaborées. Nathalie Kouamé, dans un excellent article, résume les conclusions des travaux menés depuis une quarantaine d'années par les historiens japonais spécialistes de cette époque. Il faut distinguer deux périodes : l'une d'entente relative entre 1549 et 1579, l'autre de montée des tensions, de 1580 à 1614. Au début, la rencontre est favorisée par l'émiettement de la puissance politique, surtout dans le sud ; les conversions de nobles et de dépendants sont nombreuses, peut-être 300 000 pour une population de 10 à 12 millions d'habitants. À partir de 1580, la réunification du pays sous les Tokugawa brise le mouvement de conversion : en 1587 le général Hideyoshi promulgue un édit d'expulsion des missionnaires, modérément appliqué ; en 1597, il fait exécuter vingt-six chrétiens, Japonais et Européens, proches des Espagnols des Philippines ; en 1614, Tokugawa Ieyasu lance une réflexion d'approfondissement de la pensée religieuse japonaise ainsi qu'un renouvellement du shinto, tout en mettant en place une nouvelle réglementation commerciale pour enlever le grand commerce aux étrangers, en particulier aux Portugais, et le confier à des Japonais devenus compétents pour cette activité. Les puissances européennes ne contestent pas cette décision et se retirent. L'évolution est achevée en 1640 et l'archipel est fermé aux étrangers sauf aux Hollandais confinés sur l'îlot artificiel de Dejima, dans la baie de Nagasaki.

La troisième partie a pour thème général la rencontre entre les Européens et les Orientaux en Inde. Marie Ménard-Jacob et Kevin Le Doudic résument les conclusions de travaux poursuivis à l'université de Lorient. La première étudie les conditions de l'installation des Français dans la péninsule durant la seconde moitié du XVII^e siècle. Elle insiste sur le rôle décisif des mariages des employés et des officiers avec des jeunes filles d'origine portugaise nées en Inde. Elle montre les étapes de l'apprentissage du commerce, de la pénétration de la vie sociale et politique des Hindous ainsi que de la navigation par les

Français. Ce demi-siècle pose les fondations de la réussite commerciale du XVIII^e siècle. Kévin Le Doudic définit l'organisation matérielle et culturelle de Pondichéry au XVIII^e siècle à partir de l'étude des papiers des notaires du comptoir. Il apparaît une forme originale de vie quotidienne avec des produits alimentaires – surtout du vin – et des objets – armes, miroirs, instruments scientifique – provenant d'Europe, à côté d'autres obtenus dans les pays de l'océan Indien et de l'Orient en général – café Moka ou Bourbon, vin du Cap, cotonnades de l'Inde, porcelaines de Chine, meubles en teck. Dans l'ensemble, les colons demeurent attachés aux modes européennes : ainsi les meubles en bois de teck sont réalisés à la manière des ébénistes français. En même temps le goût pour les objets exotiques, en particulier ceux venus de Chine, se développe à Pondichéry comme en métropole.

336

« Quelques notes sur la culture matérielle portugaise en Inde au cours des XVII^e et XVIII^e siècles », recueillies par Alexandre Curvelo, composent le dernier article de ce recueil. Elles permettent une comparaison avec l'établissement français en montrant l'évolution d'une société luso-indienne. Dans la péninsule, les Portugais favorisent une politique de métissage tant dans les mariages que dans l'architecture, en particulier pour les constructions militaires et les établissements religieux. Goa offre l'exemple le plus achevé avec l'architecture de ses couvents et de ses églises, ou, pour les arts décoratifs, le mobilier de l'hôpital royal de la ville avec des lits en laque rouge, des couvre-lits en soie grège et des couvertures en coton offrant des couleurs bigarrées. Les azulejos de tradition portugaise et les carreaux décorés de l'empire du Mogol concourent à la décoration de l'église du Bom Jesus. Dans les établissements portugais de l'Inde, les artisans fournissent des meubles dont le modèle est inspiré de ceux de la métropole, mais ils utilisent des techniques et des éléments de décor inspirés de l'Asie. Le mouvement n'est pas à sens unique : à partir du milieu du XVII^e siècle des artisans indiens viennent se fixer au Portugal où ils font connaître leurs techniques de fabrication de bijoux et de textiles, comme il apparaît pour ceux-ci dans les productions de la manufacture d'Alcobaça. Ainsi, des objets d'art « exotique » sont fabriqués au Portugal même. C'est la naissance de la « société de consommation » !

Philippe Haudrère

« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de *Questions internationales*, n°70, novembre-décembre 2014, 128 p.

Publiée par la Documentation française, la revue *Questions internationales* propose dans ce numéro 70 une étude d'ensemble des grands ports mondiaux aussi pertinente que passionnante; elle intéresse au premier chef tous ceux qui se

sentent concernés par l'histoire maritime, même s'il s'agit en l'espèce de la plus récente. Celle-ci est dominée par les changements considérables survenus au cours des vingt ou trente dernières années. D'une part, le trafic maritime connaît une croissance extrêmement rapide puisqu'il a été multiplié par trois depuis les années 1990, sa part dans les échanges étant considérable : autour de 90 %. D'autre part, la hiérarchie des différents ports mondiaux a été totalement transformée avec pour résultat qu'aujourd'hui 7 des 10 premiers ports mondiaux en termes de tonnes métriques sont chinois et 13 sur les 20 premiers ports mondiaux. C'est le résultat de « la boulimie énergétique et sidérurgique chinoise » puisque « les treize premiers ports chinois du classement concentrent à eux seuls 60 % des tonnages métriques manutentionnés à l'échelle planétaire » (Yann Alix et Frédéric Carlier, « Méga-ports : le basculement asiatique du commerce maritime mondial », p. 33-44). Il en résulte que, sans décliner pour autant en volumes et en activités – tout au contraire – les ports européens et nord-américains n'occupent plus les premières places qui étaient les leurs : dans les vingt premiers ports mondiaux ne figurent plus que Rotterdam (8^e), Anvers (18^e) et South Louisiana (19^e). L'importance du transport de matières premières – notamment le pétrole et le fer –, le rôle toujours plus croissant des conteneurs en constituent la cause et l'explication. Il faut insister sur la conteneurisation qui est « devenue la clef de voûte d'une mondialisation reposant sur des systèmes de production, de transformation et de distribution hyperconcurrentiels » (*ibid.*, p. 36). Cette « formidable accélération des flux et des volumes » s'accompagne d'une « marginalisation » croissante des ports américano-européens. Une note de Jacques Guillaume précise à cet égard « le déclin des ports maritimes français » (p. 41-43); en contrepoint, une autre de Paul Tourret met en valeur le rôle de Singapour, « interface des échanges globaux » (p. 45-46). Ce sont ces données que précise Eric Foulquier en montrant que les espaces portuaires évoluent en fonction de « la mobilisation des flux » et de leur massification, avec des changements de structures et de fonctionnements considérables. Il souligne qu'en « facilitant l'accès au transport maritime et la création des chaînes de transport de bout en bout, sans rupture de charge, la conteneurisation instaure une démocratisation du commerce mondial » (p. 51). Les nuisances portuaires sont de plus en plus prises en compte. Par ailleurs, « l'art de gouverner les ports » – « la gouvernance portuaire » – change elle aussi de manière fondamentale (E. Foulquier, « Mondialisation des transports et dynamiques des espaces portuaires », p. 47-61). L'un des éléments nouveaux, c'est, depuis les années 1990, « le rôle croissant du secteur privé dans l'activité et la gestion des ports », ce qu'analyse Gaëlle Guéguen-Hallouët (p. 65-74). On assiste donc à la promotion d'une gestion entrepreneuriale élargie et à une généralisation de la contractualisation. Mais, souligne-t-elle, « la finalité des ports maritimes ne se limite pas à la fourniture de prestation aux usagers : ils

doivent satisfaire à d'autres intérêts de solidarité nationale, de cohésion sociale, d'indépendance nationale... ».

338

Tels sont les thèmes qu'abordait au début du numéro, dans un article de haute volée, Tristan Lecoq : « Ports et transports : une nouvelle géographie des mers et des océans » (p. 10-18). Il caractérise la seconde moitié du xx^e siècle par « la maritimisation du monde » qui, certes, avait commencé avec les Grandes Découvertes, mais qui a été totalement modifiée par « la révolution du conteneur », laquelle s'est accompagnée d'une croissance sans précédent à un rythme d'une impressionnante rapidité. Ainsi se sont mises en place des « routes mondiales qui font le tour du monde », mais est aussi apparue une fragilité nouvelle avec plusieurs « passages stratégiques, encombrés et fragiles, dont la plupart sont, de surcroît, situés dans les zones sensibles : ce ne sont plus seulement Gibraltar, Suez et Panama, mais Ouessant, le Bosphore, Ormuz et Malacca ». Les mers et océans sont donc devenus « un théâtre décisif » auquel correspond « la montée en puissance de la dimension navale. Il en résulte que « trois critères de puissance se dessinent en cette deuxième décennie du xxi^e siècle : l'arme nucléaire, le renseignement, la marine. Un État pourra bien disposer d'autres outils indispensables, ou bien de l'un ou l'autre de ces trois critères, ou même de deux d'entre eux : seule la conjonction des trois est signe de puissance » (p. 18). Les questions maritimes sont néanmoins de plus en plus délicates et enchevêtrées, car le basculement Atlantique-Pacifique s'accompagne aussi d'une forte interconnexion des grands ports entre eux (César Ducruet, « Réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire », p. 21-27) : « il y a bien émergence d'un système global de type *hubs and spokes*, centré autour de grandes plateformes de redistribution », et changement de la nature de la hiérarchie portuaire qui « ne peut plus être interprétée de la même façon que par le passé : le trafic de transit a, en effet, supplanté le trafic commercial ». De ce fait, même si Rotterdam ne vient plus qu'en huitième position dans la hiérarchie mondiale, néanmoins ce port et Singapour sont « les deux piliers de la circulation mondiale actuelle » (*ibid.*). L'évolution nouvelle, c'est l'émergence des *hubs* maritimes qui doit nous amener aussi à « ne pas confondre quantité et qualité », comme le montre l'exemple de Shanghai qui reste avant tout le point de desserte de « son immense arrière-pays » (*ibid.*). À propos de Rotterdam, notons au passage la très bonne mise au point de Paul Tourret : « Rotterdam et Anvers : un duo portuaire original » (p. 30-32).

Ce numéro spécial est par ailleurs magnifiquement illustré, de manière la plupart du temps à bien éclairer le texte. Il comporte aussi plusieurs cartes excellentes par exemple, « Les principales routes dans le monde en 1860, 1912 et 2014 » (p. 17), ou encore « La hiérarchie portuaire mondiale en 1890 et en 2008 » (p. 25). Le glossaire est bien venu, et plus encore les « éléments

chronologiques » (p. 19-20). Plusieurs notices brèves, dont certaines ont déjà été citées, sont de qualité, notamment celle intitulée « L'hinterland : un maillon clé pour la logistique maritime » (Yann Bouchery, p. 15-16) ou « Les villes portuaires subsahariennes : enjeu(x) de croissance(s) » (Brigitte Daudet, p. 85-89), mais on ne saisit pas très bien, par rapport au sujet du dossier pourquoi y figure cette note-au demeurant intéressante-sur « le pilotage portuaire en France » (p. 53-55), et moins encore l'article intitulé : « Un régime spécifique : les bases navales en territoire étranger » (p. 78-83). Au contraire, on a beaucoup d'intérêt à lire l'étude placée hors dossier d'Hubert Bonin : « Le canal de Suez dans les relations internationales » (p. 107-115), accompagnée d'une note du même auteur sur Panama : « Panama (1914-2014) : trois canaux en un » (p. 116-117). Précises et bien renseignées, elles sont excellentes.

Jean-Pierre Poussou

Michèle Battesti (dir.), *La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, Paris, PUPS, 2014, 496 p.

Même si le récent développement de la piraterie somalienne n'en est pas la seule cause car, après tout, corsaires et pirates ont toujours, par leurs aventures, retenu l'attention et suscité une importante littérature ainsi qu'une nombreuse filmographie, il est évident qu'il a joué un rôle décisif dans le renouveau actuel de l'étude historique de ces questions comme le montre la parution en 2013 du monumental *Dictionnaire des corsaires et des pirates* de Gilbert Buti et Philippe Hrodej (Paris, CNRS), d'un numéro spécial de la *Revue d'histoire maritime* (n° 17), ou d'un *Jean Bart* de Patrick Villiers (Paris, Fayard), voire par l'intérêt que leur portent des publications grand public, comme un numéro spécial du *Figaro Histoire* (n° 9, août-septembre 2013). C'est dans ce contexte qu'à l'initiative de Michèle Battesti, au nom de l'IRSEM (Institut de recherche stratégique de l'École militaire), s'est tenu en mai 2012, à La Rochelle et Rochefort, un grand colloque international dont procède le présent volume.

Son ampleur à elle seule en fait déjà l'intérêt : 41 communications, aboutissant à un gros volume de quasiment 500 pages. J'y ajouterai deux autres éléments : d'une part, une orientation délibérée vers les problèmes contemporains et vers les aspects juridiques du problème ; d'autre part, une excellente introduction, qui est en fait une très belle synthèse de la question, par Michèle Battesti qui a dirigé la publication (p. 9-21), et qui a veillé à ce que les points de vue historiques plus anciens que les difficultés de la fin du xx^e et du début du xxi^e siècle soient bien présents. Pour toutes ces raisons, il s'agit d'un ouvrage de référence, désormais indispensable. Certes, il y a des inégalités et quelques déficiences : si la présentation est excellente, la relecture a laissé subsister

plusieurs lacunes ou coquilles, sans que cela soit d'ailleurs excessif ; plusieurs textes sont beaucoup trop courts, en particulier les trois contributions qui se situent entre les pages 399 et 408. Il y a également ici ou là quelques affirmations qui laissent le lecteur particulièrement interloqué, la palme revenant à Daniel Mathonnet qui explique que « Londres et Paris ont été créés (*sic*) à l'intérieur des terres tant pour éviter les risques maritimes proprement dits que dans le souci de se mettre à l'abri, le plus possible, des attaques et razzias des pirates » (p. 49). Je regrette encore un découpage et une organisation d'ensemble peu convaincants, mais ce ne sont au total que des scories mineures par rapport à la qualité des apports de l'ouvrage.

340

L'éclairage portant sur les faits ou les périodes antérieurs à la nôtre est à la fois présent, suggestif et lacunaire, sans que l'on puisse en faire grief : l'exhaustivité n'était pas possible. Mais plusieurs textes sont tout à fait intéressants, qu'il s'agisse de questions relativement ponctuelles comme « Les Uscoques », qui étaient majoritairement des réfugiés de l'Empire ottoman, établis à Senj et en Dalmatie septentrionale au ^{xvi}^e et au début du ^{xvii}^e siècle, et dont les ressources étaient le pillage et la piraterie, essentiellement contre les Ottomans, avant leur désarmement en 1617 (excellente mise au point de Jean Bérenger, p. 151-160), ou l'étude avant l'arrivée des Européens au Japon du clan d'Hirado : les Matsuura (Patrizia Carozzi, p. 161-184), et celle de Paola Calanca consacrée à la grande période de la piraterie chinoise au milieu du ^{xvi}^e siècle : « les célèbres wokou » (« Wokou, un terme au long cours », p. 63-79) ou encore la présentation synthétique par Alain Blondy du rôle de Malte « entre course et contrecourse chrétienne » (p. 313-320), sans oublier l'importance qu'a connu et que connaît encore la piraterie dans l'archipel Sulu et dans toute l'Asie du Sud-Est (James F. Warren, « The power of speeches and kinds of people. The character of the "pirates" of the Sulu Zone in the European imagination and discourse and the closing of the Eastern Seas », p. 81-94). On y ajoutera tout un ensemble de communications regroupées entre les pages 283 à 390 qui apportent des analyses historiques dont les plus neuves sont celles de Philippe Hrodej : « L'État français face à la piraterie..., 1715-1727 » (p. 347-360) et d'Eva-Maria von Kemnitz : « Le Portugal et la course barbaresque... » (p. 361-370). Curieusement, les textes de Pierre Prétou : « Du larron "écumeur des mers" aux "pirathes" : les genèses de l'accusation en piraterie à la fin du Moyen Âge français » (p. 37-48) et de Jean-Marie Kowalski : « Du héros antique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate » (p. 25-36) sont placés ailleurs. Cette dernière contribution mérite de retenir l'attention : il s'agit d'une synthèse à laquelle on se référera désormais. Elle est complétée par celle d'une moindre ampleur de Catherine Wolff : « La figure des pirates dans les déclamations des rhéteurs latins » (p. 411-422), qui fait partie d'un ensemble intitulé « Le pirate

dans l'ordre symbolique », mais les quatre textes qui y sont rassemblés sont eux aussi de l'ordre des représentations, l'un s'attachant « au portrait français du corsaire barbaresque » (Alexandre Jubelin, p. 423-438), un autre au « mythe pirate : une figure sans portrait » (Annie Mader-Vache, p. 459-480), un autre encore à la « généalogie de la figure littéraire du pirate du XVII^e au XIX^e siècle » (Sylvie Roquemaura-Gros, p. 439-458), ces deux derniers sortant de l'ordinaire comme celui de J.-M. Kowalski.

Le cœur de l'ouvrage est donc le centrage sur la piraterie contemporaine, plus spécialement le long des côtes somaliennes et en mer Rouge. Le premier intérêt de ces contributions est de montrer le renversement de situation auquel nous assistons puisque si la mer Rouge a toujours été un lieu d'exercice favori pour les pirates (Colette Dubois : « La navigation en mer Rouge à hauts risques ? Une timide tentative pour internationaliser la lutte contre la piraterie 1898-1903 », p. 371-390), au contraire ce qui se passe le long des côtes somaliennes est tout à fait récent puisqu'il s'agit « d'une génération spontanée de pirates apparue dès le début des années 1990 ». Trois éléments se sont additionnés pour la faire naître : la proximité de la plus grande route commerciale maritime ; des moyens techniques (navires légers à moteur, armement facile et efficient) et financiers nouveaux ; « la présence d'une population jeune, pauvre et désœuvrée », et l'absence d'un État. Mais, ces éléments n'auraient certainement pas abouti à ce résultat s'il n'était pas aussi et surtout, comme le souligne François Guizou dans un texte remarquable (« La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation », p. 197-214), « la réussite d'un système réticulaire mondialisé somali » qui a mis en place une « économie de l'enlèvement ». Autour de cette belle approche, toute une série de problèmes et de problématiques est mise en valeur. D'un côté, il est très clair que les attaques ainsi perpétrées ont eu une résonance mondiale et que la lutte contre la piraterie somalienne est devenue un fait majeur de la vie maritime mondiale au début du XXI^e siècle, au risque de faire oublier qu'elle sévit ailleurs, qu'elle est même permanente dans les Philippines ou dans le détroit de Malacca (Éric Frécon, « Pirates des villes, pirates des champs : une génération de pirates au cœur du détroit de Malacca, 1990-2012 », p. 215-226), et qu'elle se développe, là aussi récemment, dans le delta du Niger par suite d'une richesse pétrolière nouvelle (Patrice Sartre, « La piraterie du delta du Niger. L'abondance des ressources dans un État faible », p. 227-232). Il en est résulté tout un ensemble de conséquences évoquées ou étudiées de manière approfondie dans l'ouvrage, telles qu'une organisation internationale de lutte contre la piraterie, ou la mise sur pied de stratégies et tactiques pour la contrer (cf. Xavier Mesnet : « La lutte anti-piraterie dans l'océan Indien », qui est une analyse du dispositif *Atalanta*, p. 391-395), ou – cela tient une grande place dans ce volume – l'accroissement

de l'arsenal juridique permettant de châtier les pirates lorsqu'ils sont capturés alors que jusque là leur impunité était grande. Il s'ensuit de ce fait de nombreux développements consacrés à une approche juridique de la piraterie. D'un autre côté, des études comparatives contemporaines ou plus anciennes permettent de mieux comprendre le phénomène: d'autres zones de piraterie sont donc étudiées, finalement de manière très large et par là même très utile. Mais il nous est également montré que l'on a surinvesti sur cette piraterie somalienne et plus généralement sur le phénomène pirate, maintenant et autrefois. Paul Tourret souligne que si « elle coûte cher au transport maritime et à ses clients », cependant elle concerne surtout « de petites unités », et elle ne représente qu'un nombre très réduit de navires attaqués: autour de 1 %, et encore moins de navires détournés: 0,3 à 0,5 % (« Les flux maritimes face à la piraterie: quels impacts? », p. 251-256). Il n'empêche que son écho mondial est considérable et qu'elle s'étend: cf. Claude Morel, « Les Seychelles et les défis de la piraterie maritime » (p. 271-276). C'est un apport fondamental du livre que de souligner qu'au total le coût de la piraterie est limité, ce qui ne signifie nullement qu'il faut la tolérer: les contributions en guise de conclusion de Francis Vallat et de Bruno Nielly sont là pour nous le rappeler, d'autant plus que « l'implication militaire » n'a qu'un « effet forcément limité » (B. Nielly), et que l'action de l'Etat, même accrue, ne peut suffire à résoudre la question, ce qui amène aujourd'hui à développer « l'autoprotection des navires » (voir le texte de F. Vallat). Mais tout ceci a un coût, et il reste le problème majeur de la sécurité de la navigation que l'on ne peut pas ne pas considérer comme indispensable, dans la mesure même où « le transport maritime reste le mode de transport prédominant; il implique quelque 50 000 navires de commerce, issus de 150 pays, et 90 % du commerce mondial en volume transite par la mer » (Renaud Bellais et Josselin Droff, « La lutte contre la piraterie comme bien public international: une analyse économique », p. 233-249). Or justement, « alors que la lutte contre la piraterie a révélé l'existence d'un bien international: la sécurité maritime », l'opération *Atalanta*, déjà mentionnée, a mis en valeur les limites de l'organisation actuelle de la lutte contre ce fléau, et la nécessité de mettre sur pied une véritable « structure supranationale », seule à même de préserver ce « bien public international », notion qui méritera d'être davantage considérée en profondeur, mais c'est une action qui ne peut se limiter au seul espace maritime dans la mesure même où les pirates existent pour de multiples raisons mais notamment pour des motifs de pauvreté ou de traditions culturelles (R. Bellais et J. Droff).

Mais l'une des difficultés majeures est qu'aussi bien les actions et interventions que les sanctions et les châtiments, à la différence d'autrefois, soulèvent d'épineux problèmes juridiques. Les mettre en valeur a été un des objectifs

majeurs du colloque. C'est pourquoi il nous faut, *in fine*, revenir sur la grande place que tiennent les approches de caractère juridique dans cet ouvrage : sept communications, dont six groupées dans la première partie. L'évolution du droit français en est la première dimension grâce aux contributions de Daniel Mathonnet : « L'évolution du droit de la piraterie en France de la période moderne à la loi du 20 décembre 2007 » (p. 49-62) et de Jean-Louis Fillon : « La piraterie contemporaine et le droit » (p. 95-98) qui débouchent sur l'étude par François Laurent de « La loi française du 5 janvier 2011 » (p. 99-106). Présents dans ces textes, les aspects internationaux du problème sont étudiés par Éric Chaboureau (« La problématique des accords de transfert par des États tiers des personnes soupçonnées d'actes de piraterie... », p. 107-120) ou par Guillaume Loonis-Quélen (« Piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires. La portée géographique comme élément de définition en droit international et en droit français », p. 129-147), sans oublier « les aspects de droit privé » de la piraterie (Philippe Delebecque, p. 121-128), ou « la responsabilité du capitaine » dans la piraterie contemporaine (Jacques Portail, p. 399-402).

Tous ces apports indiquent clairement que si cet ouvrage n'est certes pas un traité de la piraterie, il n'en est pas moins actuellement l'approche en français la plus vaste des questions soulevées par la piraterie contemporaine, ce à quoi s'ajoutent de nombreux et intéressants aperçus historiques. C'est dire son mérite et son importance.

Jean-Pierre Poussou

« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du *Figaro Histoire*, août-septembre 2013

Il est très exceptionnel qu'un magazine, même historique, destiné à un large public, s'intéressant à l'histoire maritime, fasse appel aux meilleurs spécialistes pour traiter un sujet relevant de celle-ci. C'est donc avec un grand intérêt et sans limiter notre joie qu'il nous faut accueillir ce numéro du *Figaro Histoire* dont les pages 42 à 103 sont consacrées aux corsaires et pirates. Comme il est indiqué, parce que le grand public est très attiré par ces questions, l'occasion de ce choix a bien entendu été la publication de l'excellent *Dictionnaire des corsaires et pirates* (Paris, CNRS Éditions, 2013) que nous devons à nos amis Gilbert Buti et Philippe Hrodej, qui sont d'ailleurs partie prenante de ce numéro ainsi que Patrick Villiers.

Sept contributions ont été retenues, accompagnées de notices littéraires. Les articles de fond précisent bien ce qu'étaient les corsaires et ce qu'étaient les pirates, l'accent étant d'ailleurs davantage mis sur les corsaires, peut-être parce que les lecteurs grand public connaissent moins leurs réalités que celles de la piraterie (Gilbert Buti : « Les seigneurs de la mer », p. 44-53 ; Philippe Hrodej :

« Devenir corsaire en 9 leçons », p. 58-70). À l'appui de ces deux textes, Patrick Villiers résume d'excellente manière la vie et le rôle de Jean Bart : « Jean Bart le Magnifique » (p. 54-57), cependant que Gilbert Buti intervient une deuxième fois pour expliquer ce que fut le *corso* méditerranéen, question d'autant plus importante qu'elle recoupe des préoccupations actuelles par rapport au monde musulman et que la plupart des lecteurs ignorent que les Chrétiens également (*cf.* l'Ordre de Malte) pratiquaient la course en Méditerranée, pas toujours – il s'en faut – aux seuls dépens des pouvoirs relevant de l'Empire ottoman (« Le clan des Méditerranéens », p. 70-73). Ces contributions sont fort bien illustrées avec notamment une excellente carte des « principaux faits d'armes de Jean Bart » (p. 57), même si globalement cette illustration souffre d'un caractère grand public excessif.

Le texte consacré à la filmographie des corsaires, pirates et flibustiers (Geoffroy Caillet, « Hollywood à l'abordage », p. 84-89) est de bonne tenue, même s'il aurait gagné à être beaucoup plus développé. Les notices biographiques sur les principaux pirates et corsaires (Thibault Dary, « Pavillon noir et jambe de bois », p. 74-83) seront utiles mais souffrent du choix d'une bibliographie uniquement française : comment-on peut-on se passer de l'historiographie anglaise, au moins pour quelques titres essentiels, quand on traite un tel sujet, et alors justement que Drake et Raleigh, Morgan, Teach – mais Hawkins est oublié – sont mentionnés ? Il en va de même de la rapide mais bonne présentation de Daniel Defoe par Philippe Colombani : « Dr Johnson & mister Defoe » (p. 92-95). Mais aussi de la revue bibliographique dont la majeure partie a été assurée par Albane Piot et complétée par plusieurs autres auteurs. Elle rendra néanmoins de précieux services à un grand public car les recensions, pour être brèves, sont bien faites et souvent suggestives.

Le thème de la piraterie dans la bande dessinée n'a pas été oublié, mais il est traité beaucoup trop rapidement et ce texte ne peut servir que de succincte introduction pour un lecteur tout à fait ignorant de cet aspect (Philippe Colombani, « Mille sabords », p. 102-103, avec d'ailleurs des oublis : par exemple, la bande humoristique « Barbe-Noire et les pirates »).

Dans ce numéro figure également, après ce dossier, un texte consacré à cette île qui joua un si grand rôle dans la guerre de course en Méditerranée : Malte. Mais il s'agit d'une contribution que je qualifierai simplement de journalistique, dotée d'un titre idiot, avec une méconnaissance totale ou un oubli absolu des importants ouvrages et travaux, pourtant français – notamment de Michel Fontenay et d'Alain Blondy –, existant à ce sujet (Marie Zawisza : « 100 % pur Malte », p. 106-113).

Antonella Alimento, *War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries*, Milano, Franco Angeli, coll. « Storia », 2011, 266 p.

La régulation des relations internationales et des conflits a été un des domaines majeurs de l'évolution européenne aux XVII^e et XVIII^e siècles, époque où s'est mis en place le concept de neutralité qui est une des formes principales des rapports entre le commerce et la guerre. C'est à les étudier en profondeur que se sont consacrés les participants à un projet de recherche dirigé par Antonella Alimento, de l'université de Pise, programme qui se déroula de 2008 à 2010, et dont le présent volume met à disposition « les apports les plus significatifs ». L'ouvrage est divisé en deux parties. La première étudie de manière « pratique » des exemples au cours desquels sont posés et développés les rapports entre la politique et la neutralité; la seconde est consacrée à des « modèles théoriques de neutralité » : il faut entendre par là, essentiellement, comment plusieurs auteurs ont développé ce concept et la manière dont leurs textes ont été reçus. Deux autres éléments doivent être mis en valeur : pour la plupart, les travaux se situent dans le cadre méditerranéen; une grande place est accordée aux « petits Etats », avec au premier rang le Grand Duché de Toscane, qui fit de la neutralité la pierre angulaire de sa politique afin de protéger ses intérêts commerciaux. Si, dans l'espace méditerranéen, les conflits opposaient de très grandes puissances – Grande-Bretagne, France, Empire des Habsbourg – celles-ci devaient néanmoins tenir compte de la présence d'Etats de bien moindre envergure qui ne souhaitaient pas être partie prenante des affrontements et qui, justement à l'image du Grand Duché de Toscane, cherchaient avant tout à protéger leur activité commerciale car elle était vitale pour eux, ce qui était d'ailleurs le cas également des Régences barbaresques, lesquelles se trouvent curieusement placées dans la seconde partie, ce qui est tout à fait discutable. En tout cas, contrairement à ce que l'on oublie trop souvent, les Régences eurent avec les grandes puissances européennes des relations commerciales et signèrent même des traités de commerce, le premier intervenant en 1605 entre Tunis et la France. Elles avaient des produits à vendre en grandes quantités, telles que la laine ou les céréales, mais elles souhaitaient également se procurer des marchandises européennes ou transmises par les Européens. Bien entendu, les traités furent souvent battus en brèche, ce qui donna lieu à l'activité corsaire ou à des actions de représailles (Guillaume Calafat, « Ottoman North Africa and *ius publicum europaeum*. The case of the treaties of peace and trade 1600-1750 », p. 171-187), mais, comme l'a montré Martin Hübner, les Barbaresques n'engageaient jamais les hostilités contre des navires appartenant à des puissances amies ou neutres, et ne le faisaient que contre leurs ennemis, ce qui signifie qu'ils respectaient « la loi des nations ».

C'est dans le cadre de celle-ci que se développa donc le concept de neutralité, un pas décisif étant franchi avec la loi du 1^{er} août 1778 qui, à l'occasion de la guerre de l'Indépendance américaine, promulgua la neutralité toscane. Elle avait été préparée par Giuseppe Pierallini, sous l'autorité du gouverneur de Livourne, à la demande du Conseil d'État du Grand Duché, et le besoin de sa promulgation était bien entendu étroitement lié au souci de préserver l'activité de Livourne. Ce passage du port à l'État se fit « à la lumière des plus récentes théories du droit international » (Franco Angiolini, « From the neutrality of the port to the neutrality of the state. Projects, debates and laws in Habsburg-Lorraine Tuscany », p. 82-100). Un apport majeur de l'ouvrage est justement d'analyser les principales théories développées au cours du xvii^e et surtout du xviii^e siècle à propos du concept de neutralité par Grotius, Pufendorf, Vattel, Lampredi. Dans le domaine qui nous occupe, et dans le contexte méditerranéen donc, le plus important des auteurs est sans doute le Suisse Emer de Vattel qui publia en 1758 : *Le droit des gens, ou Principes de la loi naturelle, appliqués à la conduite et aux affaires des Nations et des Souverains*, ouvrage fondamental « pour comprendre l'évolution du débat politique à propos des relations internationales, qui commença avec la guerre de Sept Ans, et les relations entre les intérêts des Etats et ceux du commerce ». Il distingue la « parfaite neutralité » et « la neutralité active » qui « survient lorsque l'État neutre poursuit son commerce dans le but de tirer parti de l'état de guerre entre deux nations ». Un autre de ses apports principaux est de considérer que tout Etat, quelle que soit sa taille, a les mêmes droits que les autres, mais qu'un petit Etat ne peut assurer sa survie qu'en pratiquant une « parfaite neutralité ». Tout cela lui assura bien entendu une grande audience dans les Italies, notamment grâce à Pietro Verri et au groupe d'intellectuels du magazine *Il Caffè* de Milan, et grâce au contexte créé par la guerre d'Indépendance américaine. On vit ainsi les intérêts commerciaux l'emporter progressivement sur les liens et intérêts dynastiques. Par ailleurs, son influence fut très grande parmi les cercles gouvernementaux (Antonio Tramous, « The circulation of Vattel's *Droit des gens* in Italy: the doctrinal and practical model of government », p. 217-232). Mais, du strict point de vue des réflexions sur la neutralité, c'est vers le Danois Martin Hübner qu'il nous faut nous tourner. À Paris de 1754 à 1759, il publia cette année-là *De la Saisie des Bâtiments neutres ou du Droit qu'ont les Nations Belligérantes d'arrêter les Navires des peuples Amis*, premier livre entièrement consacré à la définition et à l'affirmation du principe de neutralité. L'ouvrage est bien entendu lié au comportement de la Grande-Bretagne durant la guerre de Sept Ans. Contre Hobbes, il pose en principe l'existence d'une loi naturelle qui bénéficie à l'humanité tout entière. Il en déduit que les Neutres n'ont pas le droit de participer à l'activité des belligérants mais que chaque État pacifique doit pouvoir librement exporter

ses productions et jouir de la « sécurité économique ». L'excellente et très claire analyse de Christian Schnakenbourg nous indique comment Hübner définit à la fois les obligations et les droits des Neutres ; surtout, il pose en principe que la neutralité couvre toutes les marchandises dont un Etat neutre fait commerce, de même qu'elle couvre son territoire ; un navire ne peut donc être saisi que s'il est évident que sa neutralité n'est qu'un déguisement. Il met d'ailleurs des conditions très rigoureuses à cette saisie qui ne peut intervenir par une inspection des marchandises transportées et seulement par l'examen des papiers et de la documentation du navire. On peut le considérer ainsi comme un digne héritier des Hanséates qui posaient en principe dès le Moyen Âge : « free ships, free goods » (C. Schnakenbourg, « From a right of war to a right of peace: Martin Hübner's contribution to the reflexion on neutrality in the eighteenth century », p. 203-216). En comparaison, les contributions consacrées à des thèmes plus strictement italiens n'ont pas un même intérêt pour des lecteurs non Italiens qu'il s'agisse de l'influence de Grotius et Pufendorf et de leur importance pour la définition du concept de neutralité dans les Etats italiens (Emmanuele Salerno, « Stare pactis and neutrality: Grotius and Pufendorf in the political thought of the early eighteenth century Grand Duchy of Tuscany », p. 188-202), ou du commerce des nations neutres du Florentin Giovanni Maria Lampredi (« Enrico Spagnesi, « The trade of "neutral nations" as viewed by the publicist Lampredi », p. 233-246). Ajoutons que, pour disposer d'un élément très important de comparaison, l'émergence progressive de la neutralité hollandaise au cours du XVIII^e siècle est également abordée (Koen Stapelbroek, « The emergence of Dutch neutrality: Trade, treaty politics and the peace of the Republic », p. 129-145). Enfin, à l'occasion de la capture à la fin de l'été 1780 par un corsaire espagnol d'un navire toscan, la *Thétis*, une étude pratique des problèmes soulevés par le respect et la définition de la neutralité a été proposée. Il s'agit d'un cas d'une très grande importance puisque l'affaire fut évoquée aussi bien par le Conseil de Guerre de Madrid que par l'Amirauté britannique. En effet, la cargaison de ce navire, composée de produits toscans (huile, vins, soies...) était à destination de l'Angleterre alors en guerre contre l'Espagne. L'argument espagnol était que la saisie venait du refus d'inspection. Il s'ensuivit un débat politique et juridique tout à fait considérable qui montre à quel point il était difficile de trouver un point d'équilibre entre les droits des Neutres et ceux des belligérants. Il ne doit pas être oublié qu'au demeurant les Britanniques réservaient aux navires hollandais le même traitement que celui subi par la *Thétis*, et contre lequel ils s'élevaient ! (Andrea Addobati, « The capture of the *Thetis*: A cause célèbre at the Madrid Council of war », p. 146-159).

Pour être intéressants, les autres textes du volume présents dans la première partie dénotent un certain manque de rigueur d'approche puisque la neutralité

n'apparaît que partiellement ou ponctuellement. On s'attachera néanmoins à l'étude de la mise en place du réseau des consuls, de la définition de leur rôle et de l'évolution de celui-ci. Tout d'abord, Manuel Herrero Sanchez met en valeur le fait que « les républiques mercantiles » ont joué un grand rôle dans le développement de la diplomatie. C'est Venise, en effet, qui est à l'origine de l'envoi de représentants permanents, pour s'y établir, dans d'autres États, afin de disposer « d'une information fiable et détaillée ». On sait à quel point sont précieuses pour les historiens les *Relazioni* des ambassadeurs génois et vénitiens ! Il y eut donc à la fois un développement et une structuration des personnels d'ambassade, mais aussi la mise en place et la définition du rôle des consuls (M. Herrero Sanchez, « Republican diplomacy and the power balance in Europe », p. 23-40). L'évolution du réseau et de l'activité de ces derniers fut tout à fait considérable au XVIII^e siècle. À la différence de grands États comme la France et l'Espagne qui développèrent de grands systèmes de diplomatie nationale, les « États plus petits, y compris ceux de la péninsule italienne, développèrent des institutions consulaires plus souples, capables de réagir rapidement en cas de nécessité ». Toute la question des consuls est en fait très complexe, aussi bien en ce qui concerne leur nationalité, que leur marge ou leurs possibilités d'action. Ce qui est évident, c'est que « l'acceptation d'un nouveau consul n'était en rien une formalité ». Pour leur part, les États italiens lui donnèrent progressivement un rôle qui en faisait un homme effectivement au service de la nation à laquelle il appartenait. Les consuls en vinrent donc à être intégrés dans les traités de navigation et de commerce où leur rôle, leur place et leurs prérogatives étaient précisés » (Marcella Anglietti, « The consular institution between war and commerce, state and nation. Comparative examples in eighteenth-century Europe », p. 41-54). Les limites du rôle des consuls mais aussi les possibilités qu'il leur donnait sur un plan personnel sont bien mises en valeur par l'étude du cas des Ginori, consuls florentins à Cadix et Lisbonne à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle. Il en résulte clairement (p. 67) « que la figure du consul présentait plusieurs faces, car elle était celle d'un homme aux intérêts privés qui disposait d'un réseau de contacts personnels très étendus, ce qui l'amena à occuper une position hybride, à la fois politique et commerciale. Mais c'était son réseau particulier qui avait entraîné sa nomination comme consul justement parce qu'ainsi il démontrait sa capacité à être une source d'information pour son gouvernement ». Il en bénéficiait car cette position hybride donnait aux consuls « de considérables opportunités pour une promotion socioéconomique » qui amena Lorenzo Ginori jusqu'au gouvernement de la Toscane (Francisco Javier Zamora Rodriguez, « War, trade, products and consumption patterns. The Ginori and their information networks », p. 55-67). Par ailleurs, plusieurs contributions s'attachent à la législation commerciale, à commencer par la législation maritime du Grand Duché de Toscane à travers l'édit de 1748, étude qui commence par un

rappel des principales législations italiennes survenues dans ce domaine au cours du XVII^e et de la première moitié du XVIII^e siècle (p. 69). Cet édit marque, de la part de la Maison de Lorraine, un changement complet par rapport aux Médicis qui ne s'étaient pas occupés de cela ; la nouvelle dynastie entend intervenir directement dans l'économie ; en l'espèce, le but est de soutenir la croissance de l'activité commerciale et maritime. Marqué par une forte influence génoise, l'édit entend contrôler le recrutement et l'activité des capitaines et des équipages, mais aussi la navigation. Si son but principal : bâtir une flotte toscane, échoua, il apporta néanmoins des améliorations à l'activité maritime (Daniele Edigati, « The Tuscan Edict of 1748 and ancien régime maritime legislation », p. 68-81).

C'est également à des questions de commerce maritime que s'attache un dernier groupe de textes, dont la pièce maîtresse est à l'évidence l'étude par Antonella Alimento des traités commerciaux entre la France et l'Angleterre de 1667 à 1713. Elle rappelle en particulier que le traité franco-anglais de libre-échange de 1860 a eu un précurseur direct : les clauses commerciales du traité d'Utrecht en 1713. L'analyse, fine et bien menée, met en valeur la manière totalement différente dont Français et Britanniques abordaient cette question et faisaient ces choix de traités commerciaux ; il est néanmoins dommage que la mise en perspective ait oublié le traité franco-anglais de 1786, beaucoup plus important pour comprendre celui de 1860 que le traité d'Utrecht (« Commercial treaties and the harmonisation of national interests. The Anglo-French case 1667-1713 », p. 107-128).

Jean-Pierre Poussou

Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, *Malte et Marseille au XVIII^e siècle*, Malte, Fondation de Malte, 2013, 618 p.

L'activité commerciale de Marseille au XVIII^e siècle est l'un des domaines où les progrès historiographiques ont été remarquables au cours du dernier demi-siècle, grâce aux travaux de Charles Carrière et de ses élèves. Les domaines extérieurs dans lesquels s'exerçait cette activité le sont beaucoup moins malgré les travaux de Patrick Boulanger (le commerce de l'huile d'olive) ou d'Ismet Touati (sur le commerce des blés d'Afrique du Nord, non encore publié). Parmi ces liens, ceux avec Malte furent particulièrement importants, et ont déjà fait l'objet de recherches, mais il manquait une synthèse que nous donne aujourd'hui le meilleur connaisseur de l'histoire de Malte, Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent qui a beaucoup abordé cette question. Il s'agit d'un ouvrage de qualité, malgré une structure un peu lâche et trois ou quatre répétitions. L'un de ses grands mérites est de nous procurer, en sus d'un texte très pertinent, une documentation primaire du plus grand intérêt : les lettres consulaires conservées dans les Archives de la cathédrale de

Malte ; il s'agit de la correspondance du chargé d'affaires français à Malte reçue de Marseille (1754-1779 et 1780-1793) et de Toulon (1775-1791).

Deux éléments justifient cette grosse étude (245 pages de texte), fort bien illustrée en noir grâce en particulier à de très significatifs et intéressants documents anciens, et bien que les reproductions soient à plusieurs reprises trop petites. L'un tient à l'évolution de Malte et à son rôle économique croissant. L'autre à la place considérable que l'île a prise dans le commerce de Marseille. Grâce aux décisions d'Anton Manoël de Vilhena, qui fut grand maître de 1722 à 1736, et qui suivit en cela les conseils d'un chevalier français, Charles-Sébastien Choiseul de La Rivière, l'Ordre se dota « en 1723 d'un port franc [...] doté de vastes entrepôts » ce qui « changea la donne économique, mais aussi politique » (p. 6), notamment en suscitant l'arrivée de nombreux Provençaux « qui vinrent s'y établir, temporairement ou définitivement, [et] y contractèrent mariage avec des jeunes femmes de la société du négoce maltais ». On a à cet égard une étude très bien menée de quelques-unes des figures de proue de cette immigration française, notamment les Poussielgue, les Prépaud et les Isouard (p. 88-99). Une des raisons de ce succès de l'escale maltaise est la présence du lazaret « aux tarifs intéressants », accompagné d'un hôpital gratuit, élément essentiel pour un port comme Marseille dont le tiers des échanges se faisait avec le Levant, commerce pour lequel la quarantaine était à la fois obligatoire et coûteuse, car payante, et même onéreuse (p. 61-62). C'est pourquoi, « dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, Malte était devenue l'avant-port de Marseille et un quasi-protectorat de la Cour de Versailles » (p. 8), constituant ainsi le centre « de dépôt des marchandises entre l'Orient et l'Occident » (J. Godechot). L'île y trouva une prospérité nouvelle, cependant que les navires ne cessaient d'y venir : « dans les soixante-dix dernières années du XVIII^e siècle, le lazaret fut fréquenté par 230 vaisseaux, 220 galères, 90 chébecs, 50 galiotes, en provenance presque essentiellement du Levant et, à un moindre degré, d'Afrique du Nord et de Sicile. Leur principale destination était Marseille, puis Livourne ou Alger, et les Français fournissaient la plus grande part des pavillons » (p. 6-7). La question du contrôle sanitaire est étudiée en détail, cependant que plusieurs graphiques ou courbes apportent des données très utiles : par exemple, la répartition par pavillons des importations et exportations en 1797, le graphique montrant l'importance qu'eurent alors les pavillons maltais et siciliens (p. 212-213), ou encore le graphique de répartition des navires français entrant à Malte entre 1724 et 1762 (p. 170). Notons encore l'étude de l'évolution de la conjoncture entre ces deux dates, en mettant en valeur les cycles courts qui rythment (p. 170-177), ou celle du commerce avec les Régences barbaresques entre 1763 et 1798 (p. 177-185).

On peut, à cet endroit regretter que l'analyse économique n'ait pas été menée plus en détail mais, à l'évidence, un autre thème s'est imposé à l'auteur et à son

collaborateur : le lien très fort avec le royaume de France assuré par le chargé d'affaires français, « l'homme du roi », qui était à la fois le chargé d'affaires du roi et un chevalier de Malte. Il était aussi à la fois un ambassadeur auprès de l'Ordre et « un véritable consul travaillant à la sécurité des marins français mais aussi servant d'intermédiaire entre les nations françaises des Echelles et le monde ottoman, tant oriental qu'occidental, puisqu'il résidait dans le pays qui détenait le plus d'esclaves musulmans » (p. 8-9). En réalité, il est clair qu'au XVIII^e siècle Malte est « sous protectorat ». Le chargé d'affaires du roi y ajoutait des fonctions officieuses mais très importantes, comme « la surveillance de la course anglaise » (p. 110-111), ou, entre 1770 et 1783, une autre surveillance : celle des ambitions et activités de la Russie en Méditerranée. L'époque de la guerre de l'Indépendance américaine fut aussi celle où « la conjonction des corsaires anglais et russes fragilisa grandement le commerce français » (p. 124). Il fallut en venir à une politique des convois entre Marseille et Malte ; leur gestion et l'information les concernant furent elles aussi assurées par l'homme du roi (p. 122-133). La correspondance échangée avec la chambre de commerce de Marseille est d'ailleurs en temps de crise largement consacrée à des informations sur les corsaires (voir en annexe) ; au contraire avec la Marine de Toulon il s'agit presque uniquement de lettres concernant le service (avances, paiement de soldes...). De multiples lettres concernent les rapports avec les Barbaresques à la suite de captures chrétiennes ou musulmanes ; les esclaves de part et d'autre sont donc souvent présents, mais aussi le commerce des blés qui relia si souvent Marseille aux Régences barbaresques, avant tout celle d'Alger. Bien entendu, la conjoncture politique et commerciale est souvent évoquée. On y voit très clairement ce qu'était alors l'activité d'un consul, même si celui-ci se situe à Malte à un niveau supérieur, et joue un véritable rôle politique.

Les rapports de Malte avec la France, les échanges de Marseille avec l'île reposaient sur des équilibres qui purent paraître solides au XVIII^e siècle, mais que la Révolution fragilisa au point de les rompre. La confiance disparut entre Malte et la France, ce qui apparaît avec évidence en 1792. Progressivement, l'Ordre sortit de l'histoire de Malte et la rupture avec les siècles antérieurs survint lorsque le 24 prairial an VI (12 juin 1798), Malte capitula devant la flotte et l'armée françaises, commandées par Bonaparte, qui les amenait à la conquête de l'Égypte. Mais la domination ouverte française s'avéra peu durable puisque le 18 fructidor an VIII (4 septembre 1800) l'île capitula une deuxième fois, au profit maintenant des Anglais. Trop compromis avec les Français près de 450 résidents maltais prirent le chemin de l'exil ; les auteurs en donnent la liste nominative en annexe (p. 247-258). Le résultat de cette mainmise anglaise, ce fut l'éradication des liens avec Marseille.

Jean-Pierre Poussou

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*