



Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

**Revue
d'histoire
maritime**

28

Sortir de la guerre sur mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0641-1
ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1222-1

Tirés à part :

- I. CHALINE, LECOQ : 979-10-231-1223-8
 - I. BATAILLE : 979-10-231-1224-5
 - I. CANDIANI : 979-10-231-1225-2
 - I. LE MAO : 979-10-231-1226-9
 - I. CORRE : 979-10-231-1227-6
- I. LOUVIER : 979-10-231-1228-3
 - I. BREZET : 979-10-231-1229-0
 - I. LECOQ : 979-10-231-1230-6
- I. BOUREILLE : 979-10-231-1231-3
 - II. GALANO : 979-10-231-1232-0
 - II. MARNOT : 979-10-231-1233-7
- II. KEIN, LAUX : 979-10-231-1234-4
 - III. JUBELIN : 979-10-231-1235-1
- III. PRUDHOMME : 979-10-231-1236-8
- COMPTES RENDUS : 979-10-231-1237-5

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
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>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (27) était consacré à « Mer et techniques ».

Le prochain numéro (29) aura pour thème « Le lest ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

Sortir de la guerre sur mer	
Olivier Chaline & Tristan Lecoq.....	11
Pacifier, normaliser, commémorer : sortir de la guerre à l'époque viking	
Camille Bataille.....	21
Les démobilisations navales vénitiennes : une analyse comparative des guerres de Candie et de Morée	
Guido Candiani.....	45
Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon (1697-1698)	
Caroline Le Mao.....	59
« Il apporta la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix » Sorties de guerre et jeux d'échelles en 1783	
Olivier Chaline & Olivier Corre.....	79
La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914)	
Patrick Louvier.....	97
Le partage entre les Alliés de la flotte sous-marine de la marine impériale allemande en 1919	
François-Emmanuel Brézet.....	127
L'United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922)	
Tristan Lecoq.....	137
La marine nationale et la sortie de la guerre froide (1989-1995)	
Patrick Boureille.....	147

VARIA

Montpellier et la Méditerranée au Moyen Âge (xiii ^e -milieu du xv ^e siècle) Réflexions autour de l'intégration de la ville aux réseaux d'échanges du grand commerce maritime Lucie Galano.....	177
Pour une histoire des modèles techniques portuaires (xix ^e -xxi ^e siècles) Bruno Marnot.....	193
Les ports en situation coloniale: interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xvi ^e au xx ^e siècle Jean-François Klein & Claire Laux.....	207

CHRONIQUES

« Par le fer et par le feu ». Pratiques de l'abordage et du combat rapproché dans l'Atlantique du début de l'époque moderne (début xvi ^e siècle-1653) Alexandre Jubelin.....	235
Naviguer en temps de Révolution: le chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'indépendance américaine au service de l'Autriche. Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire Florence Prudhomme	241

COMPTES RENDUS

Comptes rendus	247
----------------------	-----

Éditorial

Olivier Chaline

« Sortie de guerre » : cette expression devenue comme indispensable aux historiens des conflits était encore inconnue il y a quelques décennies. Elle s'est imposée grâce à l'étude de l'immédiat après-première guerre mondiale, afin de saisir des chronologies plutôt courtes, de l'ordre de quelques années tout au plus, de la signature de l'armistice jusqu'à la fin des processus de démobilisation. À la différence des énoncés statiques sur les clauses des traités et les conséquences de la guerre, elle permet de saisir un passage, une métamorphose, une reconversion, un processus qui n'est que rarement le retour à la situation antérieure. La masse des sources et les tendances historiographiques concernant le premier conflit mondial ont ainsi porté à étudier le retour des soldats, leur réadaptation à un monde plus ou bouleversé, ainsi que les formes d'une impossible sortie de guerre dans le cas du deuil, de la mutilation ou encore de l'exil sans fin.

Mais cette notion n'a pas été vraiment appliquée à la dimension maritime de la première guerre mondiale, fréquemment négligée en France, pas plus à d'autres conflits maritimes, avant ou après. Ce double constat a porté le comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* à s'y essayer pour diverses époques. Il en résulte une grande variété d'utilisations et d'adaptations de la notion initiale. Camille Bataille examine la manière dont les Vikings pacifiaient, normalisaient et commémoraient. Guido Candiani compare deux démobilisations navales vénitienes au xvii^e siècle, celles consécutives aux guerres de Candie et de Morée. Caroline Le Mao prend pour exemple l'arsenal de Toulon afin de dégager les choix et les formes de la mise sur le pied de paix de la puissante marine de Louis XIV au lendemain de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Olivier Corre et moi-même avons scruté et analysé les différentes temporalités de la fin de la

guerre d'Indépendance américaine, loin de l'Europe comme dans un port de guerre, Brest, et un autre de commerce, Le Havre. Patrick Louvier introduit la dimension mémorielle qui est celle notamment des monuments et des cimetières, à propos des guerres navales menées par la France en Méditerranée au XIX^e siècle. La sortie de la première guerre mondiale est envisagée sous deux angles différents : par Tristan Lecoq qui montre comment les lendemains du conflit consacrent la victoire des puissances maritimes, et par le CV François-Emmanuel Brezet qui explique le partage entre les vainqueurs de la flotte sous-marine allemande qui les avait tant inquiétés et mis au bord de la défaite au printemps 1917. Enfin l'étude détaillée de Patrick Boureille sur la marine nationale au sortir de la guerre froide permet de comprendre comment cette armée s'est trouvée confrontée aux nécessités de la première guerre du Golfe et à l'impossibilité de développer un pilier de défense européen, ce qui a poussé à s'aligner sur les normes de l'OTAN. Pour les historiens de la mer, des rivages et des sociétés maritimes, la « sortie de guerre » est donc une notion maniable et féconde.

Dans les *varia*, Lucie Galiano met Montpellier en perspective dans les réseaux marchands et la géographie commerciale des XIV^e et XV^e siècles. Bruno Marnot propose une histoire des modèles techniques portuaires depuis le XIX^e siècle. Je le prie de bien vouloir accepter mes excuses pour l'oubli bien involontaire de son texte destiné au numéro précédent (« Mer et techniques »). Puis Claire Laux et Jean-François Klein nous livrent une réflexion sur la notion de « port en situation coloniale » appliquée à la France du XVI^e au XX^e siècle et s'interrogent sur sa pertinence.

Bonne lecture!

Sortir de la guerre sur mer

LA MÉMOIRE FRANÇAISE DES GUERRES NAVALES EN MÉDITERRANÉE (1815-1914)

Patrick Louvier
Université de Montpellier

Ininterrompue depuis le début du xvii^e siècle, la présence des forces navales françaises en Méditerranée a été une longue suite de patrouilles, de croisières et d'opérations diplomatico-militaires, menées en temps de paix comme en temps de guerre pour défendre les intérêts nationaux contre les puissances régionales comme les marines de guerre ouest-européennes. De ces luttes, la France a conservé, au xix^e siècle, une mémoire partagée entre l'hypermnésie et l'amnésie. Les combats du xvii^e et du xviii^e siècle contre les Hollandais, les Espagnols et les barbaresques tiennent, après 1815, une certaine place dans les récits, mais leur représentation picturale ou monumentale est insignifiante. Non seulement ces anciennes puissances ont cessé d'être des dangers, mais la mémoire des combats passés est désormais largement recouverte par le souvenir amer des luttes livrées contre le Royaume-Uni durant la Révolution et sous l'Empire. Au premier xix^e siècle, cette guerre désastreuse domine l'histoire officielle, ce dont témoignent les nombreuses œuvres commandées¹. L'objectif des commanditaires est d'exalter le courage malheureux des vaincus d'Aboukir², de Trafalgar et de Lissa, et de garder le souvenir des rares luttes victorieuses, telle la prise du HMS *Hannibal* dans la rade d'Algésiras en 1801, et des audacieuses croisières le long des côtes métropolitaines à la fin de l'Empire³. La marine est

- 1 Jérémie Benoît, Hélène Tromparent-de Seynes, Alain Niederlander, Yves-Marie Rocher, Frédéric Lacaille, Florence Le Corre & Frédérique Chapelay, *Maquettes de la Marine impériale. Collection du musée de la Marine à Trianon*, Versailles/Paris/Gand, Château de Versailles/musée de la Marine/éditions Snoeck, 2014, cat. exp. : Versailles, Grand Trianon, 17 juin-14 septembre 2014, p. 84-85.
- 2 À titre d'exemple : Michèle Battesti, *La Bataille d'Aboukir (1798). Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Paris, Economica, 1998.
- 3 La prise du navire (HMS *Hannibal*) par le contre-amiral Linois est peinte en 1836 par Morel-Fatio, pour le musée de Versailles où elle rejoignit le *Combat du Formidable* (1801) peint par Pierre-Julien Gilbert (1783-1860). En 1837, le même musée accueillit un tableau d'Auguste Meyer (1805-1890), *Combat du vaisseau le Wagram contre plusieurs navires anglais dans la rade de Toulon (5 mai 1813)*. Peint en 1833 par Pierre-Julien Gilbert (1783-1860), le duel du *Formidable* contre une division anglaise devant Cadix fut commandé en 1832 pour le musée de Versailles qui, cinq années plus tard, demanda au peintre Auguste Meyer (1805-1890)

partie prenante de cette réhabilitation mémorielle qui émerge publiquement à la fin de la Restauration. Au milieu du siècle, la visite des nombreux lieux de mémoire napoléoniens, telle l'île de Cabrera, où le prince de Joinville fit rassembler dans un ossuaire, le 3 juin 1847, les restes des prisonniers de Baylen, morts de misère, ou la villa San Martino du prince Démidoff⁴. Formés sous l'égide des anciens capitaines de frégate et de vaisseau des guerres de la Révolution et de l'Empire, les amiraux de la marine de Napoléon III que la III^e République combla d'honneurs – tels Jurien de La Gravière, Pâris ou La Roncière Le Noury – conservèrent vivante et couchèrent par écrit la mémoire orale des combats du début du siècle⁵. Dès le dernier tiers du XIX^e siècle, le regard de la nation et de la marine sur les grandes luttes navales de la Révolution et de l'Empire change de sens. À l'apogée des compétitions africaines et proche-orientales (1882-1904), l'hypothèse d'une nouvelle confrontation franco-britannique ranime la mémoire des combats passés du début du siècle que revisitent les romans, surtout ceux de guerre-fiction⁶ et d'anticipation⁷. L'exaltation de l'énergie des grands marins de l'Empire, les Infernet, les Lalande, les Cosmao, corrige ce que l'industrialisation de la marine et le déclin supposé du sens marin font craindre aux plus pessimistes. Les noms des plus audacieux capitaines de frégate et de vaisseau de l'Empire enrichissent alors l'onomastique navale de la marine républicaine. De toute évidence, le souvenir des luttes menées entre 1792 et 1815 à l'est des approches de Gibraltar est une mémoire bien vivante. La Méditerranée est en outre une zone active de confrontations et de luttes armées durant le long XIX^e siècle qui sépare la fin des guerres de l'Empire (1814-1815) de la Grande Guerre.

Engagées sous la Restauration, les missions de police des mers prennent, à plusieurs reprises, un tour sanglant durant le blocus d'Alger (1827-1830) et dans les derniers temps de la guerre d'indépendance hellénique (1827-1830). Les « missions d'Humanité », pour reprendre la terminologie du temps, mènent

de représenter le combat du *Wagram* contre les navires du blocus anglais devant Toulon (5 mai 1813).

- 4 Anonyme, *Musée de San Martino à l'île d'Elbe, Catalogue des objets de souvenir et d'intérêt historique réunis dans le monument érigé par le prince Anatole de Démidoff en 1856 et dans la villa habitée par l'Empereur Napoléon Premier en 1814*, Florence, Imprimerie Le Monnier, 1860 ; Joseph Blot, *Campagne de l'Iphigénie, croiseur école d'application des aspirants, Souvenirs d'un officier de Marine*, Paris, Lethielleux, s. d., p. 149.
- 5 Vice-amiral Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois*, Paris, Plon, 1882 (2^e éd.), p. 87-88, 313-325 ; *ibid.*, *L'Amiral Roussin*, Paris, Plon, 1888, p. 2 ; Joseph L'Hôpital et Louis de Saint-Blancard, *Correspondance intime de l'amiral de La Roncière Le Noury avec sa femme et sa fille (1855-1871)*, Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1878, p. X-XI.
- 6 À titre d'exemple : commandant Driant, *Guerre maritime et sous-marine*, Paris, Flammarion, 1908.
- 7 À titre d'exemple : Georges Clerc-Rampal, *30 siècles de guerre navale*, Paris, Charles Delagrave, 1925.

parallèlement les marins français, associés aux escadres britannique et russe, à s'opposer aux forces turco-égyptiennes qu'elles anéantissent dans la rade de Navarin en 1827. Perceptible dès 1833, la division des grandes puissances sur le destin de l'Empire ottoman s'accroît après 1852 et mène la France de Napoléon III à faire le choix de l'alliance turco-britannique contre la Russie durant la guerre de Crimée (1854-1856). Déployée en mer Noire au début de 1854, l'escadre de la Méditerranée prend part à l'attaque ratée puis au siège de Sébastopol (septembre 1854-septembre 1855) et participe en 1855, en mer d'Azov, à toute une série de raids côtiers. Les enjeux coloniaux et impériaux en Afrique du Nord où la France établit en trois générations (1830-*ca* 1910) son hégémonie politique et militaire mobilisent enfin les forces militaires et navales. Bien que l'armée soit le principal instrument de l'hégémonie de la France sur le Maghreb, l'importance des ports nord-africains, la présence d'importantes communautés européennes sur les côtes sont autant de raisons d'engager les forces navales. Si la marine s'en tient essentiellement devant Alger, en 1830, à un rôle de batellerie et d'appui-feu lointain, la capture de Bougie, le 29 septembre 1833, le bombardement de Tanger (6 août 1844) puis la conquête de Mogador, dix jours plus tard, par les forces du prince de Joinville, la prise de Sfax, le 16 juillet 1881, l'affaire de Casablanca enfin, les 5, 6 et 7 août 1907, sont autant d'affaires, parfois difficiles et meurtrières, où les marins tiennent le premier rang⁸.

À des degrés très divers, ces interventions armées de la Marine ont généré une mémoire publique, officielle ou semi-privée, portée par une grande variété de supports, que l'on retrouve alors dans toutes les puissances navales européennes⁹. Les tableaux, les poèmes épiques, la vaisselle, les panoramas, mais également des peintures célèbrent la victoire navale de Navarin, le 20 octobre 1827¹⁰. La mort exemplaire de l'enseigne de vaisseau Bisson se faisant sauter avec sa prise, le 6 novembre suivant, plutôt que de la laisser aux mains de forbans grecs est célébrée par des compositions scolaires, des gravures et des tableaux, mais également par des pièces de théâtre¹¹. Suivant une tradition ouverte à la

8 Jean Meyer & Martine Acerra, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 187-308.

9 Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2014.

10 Barthélemy Jobert & Pascal Torrès, « Épisode de la bataille navale de Navarin », *Histoire par l'image*, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <https://www.histoire-image.org/fr/etudes/episode-bataille-navale-navarin>

11 Alphonse Fresse-Montval, *La France illustrée par ses marins, ou prodiges de valeur*, Paris, Librairie enfantine et juvénile P. Maumus, 1844, p. 228-231 ; Maryse Emery & Gérard Guégan, *Hippolyte Bisson. Capitaine du Panayotti*, Paris, Kallimages, coll. « Biographia », 2007, p. 121-158 ; Bruno Bisson, « L'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson (1796-1827) : chemins de mémoire », *Chronique d'histoire maritime*, n° 71, 2011, p. 108-111.

fin de l'Ancien Régime, l'onomastique navale s'inspire de ces luttes¹². Durant la guerre d'Espagne, un des navires de l'escadre de Brest, le *Centaure*, bloqua la rade de Cadix et canonna quelques-unes de ses défenses. Le *Centaure* reçut par la suite le nom du fort de Santi-Petri qu'il avait bombardé. Dès 1828 et pendant près d'un siècle et demi, la marine conserva le souvenir de l'enseigne de vaisseau Bisson (1796-1827) en lui donnant le nom d'une unité de second rang. Pour les monarchies constitutionnelles (1814/1815-1848), l'exaltation de ces faits d'armes démontre non seulement la grandeur de la France « de toujours », loue la loyauté des forces navales, mais confirme également le destin méditerranéen pluriséculaire de la France et ses « droits » sur l'Afrique du Nord comme au Proche-Orient¹³.

100

L'institution navale participe à la construction d'une mémoire combattante dont elle comprend tout l'intérêt qu'elle peut en retirer. Les succès obtenus après 1815 en Méditerranée et sur ses confins – tels le forçement des passes du Tage le 11 juillet 1831, le bombardement de Salé le 2 novembre 1852 et la chute du fort de Kinburn le 17 octobre 1855 – prouvent à la nation la réalité et la permanence d'un relèvement matériel et moral que le Premier Empire avait été incapable de mener à terme, mais que le Second finit de consolider¹⁴. Au-delà des considérations politiques, opportunistes ou non, conserver le souvenir des luttes passées est, pour la marine, un devoir de piété envers ses morts et l'un des plus sûrs moyens de conserver la « chaîne des temps » si souvent malmenée par les soubresauts politiques. Menés exclusivement sur les côtes et dans les eaux brunes, les combats livrés en mer Noire comme en Afrique du Nord ont certes été d'une bien moindre intensité meurtrière que ne l'avaient été les combats de la fin du XVIII^e siècle et du Premier Empire. Pour autant, le bilan humain n'a pas été insignifiant. Aux pertes au combat – cinquante-trois hommes tués à Navarin ; huit marins tués et soixante-neuf blessés à Mogador, un millier de morts et de blessés durant les duels d'artillerie du siège de Sébastopol – s'ajoutent, bien plus nombreux, ceux qu'ont fauchés les épidémies, les maladies endémiques, les fortunes de mer enfin¹⁵. Ces pertes sont parfois soudaines

12 Dr. Charles Pellarin, *Souvenirs anecdotiques. Médecine navale, Saint-Simonisme, Chouannerie*, Paris, Librairie des sciences sociales, 1868, p. 27 ; Martine Acerra, « La symbolique des noms de navires de guerre dans la marine française (1661-1815) », *Histoire, économie et société*, vol. 16, n° 1, 1997, p. 45-61, en ligne, consulté le 7 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3406/hes.1997.1934>.

13 « Fête de Saint-Louis à Tunis », *L'illustration*, 1845, p. 54.

14 Un capitaine de vaisseau (anonymat derrière lequel se cache le vicomte d'Argiot de La Ferrière), *Histoire des combats d'Aboukir, de Trafalgar, de Lissa, du Cap Finistère, et de plusieurs autres batailles navales depuis 1798 jusqu'en 1813, suivie de la relation du combat de Navarin*, Paris, Bachelier/F. Didot/Baudoin, 1829, p. 195-196, 202-203.

15 Pour les pertes au combat, je reprends les données rassemblées pour une prochaine étude sur les engagements armés de la marine en Méditerranée au XIX^e siècle. Pour les frappes épidémiques, on se reportera, avant sa prochaine publication, au travail doctoral de Benoît

et touchent plusieurs centaines d'hommes. Tout l'équipage de la frégate la *Sémillante* – 293 hommes – disparaît ainsi dans les bouches de Bonifacio, le 15 février 1855, dans une des missions logistiques que la marine mène pour les forces assiégeant Sébastopol. De telles calamités sont toutefois exceptionnelles. Les croisières menées pour traquer les pirates de la mer Égée, officiellement poursuivies jusqu'au lendemain de la guerre de Crimée, les diverses opérations humanitaires engagées dans les pays et territoires en guerre civile – la Sicile en 1848, le Liban en 1860, la Crète entre 1866 et 1867 puis entre 1895 et 1897 – ont été également ponctuées de décès provoqués soit par la maladie soit par les chutes et les divers accidents de la vie à bord¹⁶. Les morts de masse comme les morts individuelles ont exigé des réponses rapides afin de prévenir la décomposition des corps, dangereuse et démoralisante, et de rendre les derniers honneurs aux défunts. Dès la Restauration, l'ouverture de cimetières, l'érection de monuments funéraires mais également leur entretien deviennent des questions récurrentes et d'autant plus embarrassantes que ces lieux dispersés sont *de facto* placés sous diverses autorités. Alors même que les combats livrés en Méditerranée ont produit une ample moisson de « souvenirs », mais également de nombreuses œuvres et pièces de commande, la mémoire gouvernementale et surtout navale de ces luttes fut une entreprise désordonnée, incapable de rassembler les trophées comme les reliques dans un site. L'intention d'un projet monumental ne semble pas avoir manqué, particulièrement sous les monarchies parlementaires, mais sans dépasser le stade des velléités.

Cette étude envisagera la construction, la préservation comme la fragmentation de la mémoire des guerres navales en Méditerranée au XIX^e siècle, s'inspirant de plusieurs recherches et chantiers historiographiques. Engagée sous l'égide de Frédéric Rousseau, une approche historique des musées – qu'il avait nommée la muséohistoire – nous avait conduit, Jean-Baptiste Bruneau, Thomas Vaisset et moi-même, à reconsidérer les logiques et les fins du musée naval du Louvre, le premier et principal lieu de mémoire national de la marine¹⁷. Des recherches ultérieures sur les musées navals

Pouget : « *Un choc de circulations* ». *La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856). Médecine navale, géostratégie et impérialisme sanitaire*, thèse d'histoire sous la dir. de Walter Bruyère-Ostells, ED 355 : Espaces, cultures, sociétés, Aix-en Provence, décembre 2017.

16 Alain Cabantous & Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Belin, 2018, p. 88-116 ; Patrick Louvier, « La marine française dans les opérations de sortie de crise et de rétablissement de la paix en Méditerranée (1848-1870) », dans Antoine Coppolani, Charles-Philippe David & Jean-François Thomas (dir.), *La Fabrique de la paix. Acteurs, processus, mémoires*, Presses universitaires de Laval (Canada), 2015, p. 177-186 ; Patrick Louvier, « Les maladies et les accidents dans la marine de guerre française en Méditerranée au XIX^e siècle (1815-1914) », *Corps*, n° 15, 2017, p. 305-314.

17 Jean-Baptiste Bruneau, Patrick Louvier & Thomas Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial au musée national de la Marine : un archipel évanoui ? », dans Frédéric

européens avaient alors été l'occasion de comparer leur genèse¹⁸. Enrichie par les travaux de M^{me} Géraldine Barron-Fortier sur l'amiral Pâris et le musée de la Marine¹⁹, notre réflexion s'attachera ici à comprendre pourquoi le musée naval du Louvre, les musées toulonnais et l'arsenal varois n'ont pu devenir des reliquaires cohérents des combats menés au XIX^e siècle. L'analyse des lieux funéraires ultra-marins, mais surtout leur histoire propre, doivent beaucoup aux travaux récents sur les politiques de mémoire publiques aux lendemains des guerres²⁰. Le mémoire de maîtrise de M^{lle} Moata Rey sur la bataille de Navarin comme les études biographiques sur l'enseigne de vaisseau Bisson ont littéralement inventé les grands lieux de mémoire de l'ingérence française dans la guerre d'indépendance hellénique²¹. Si le livre d'Orlando Figes, éminent spécialiste de la Russie tsariste, s'est révélé assez décevant pour notre travail, les ressources électroniques sur les cimetières alliés et russes en Crimée²², les recherches de Benoît Pouget et de Walter Bruyère-Ostells sur les dimensions anthropologiques et mémorielles des conflits du premier XIX^e siècle ont été une source d'informations et d'inspiration importante²³. Les abondants travaux sur les entreprises funéraires²⁴ et les expressions monumentales de la

Rousseau (dir.), *Les Présents des passés douloureux. Musées d'histoire et configurations mémorielles. Essais de muséohistoire*, Paris, Michel Houdiard éditeur, 2012, p. 162-196.

- 18 Boris Klipnis, « L'armée et les musées militaires russes », dans Georges Nivat (dir.), *Les Sites de la mémoire russe*, t. I, *Géographie de la mémoire russe*, Paris, Fayard, 2007, p. 327-332; Vladimir Lapine, « Les noms des navires de guerre », dans Georges Nivat (dir.), *op. cit.*, p. 337-339; Hélène Tromparent-de-Seyne et al., *Maquettes de la marine impériale, op. cit.*
- 19 Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation. Itinéraire d'un marin, Edmond Pâris (1806-1893)*, thèse sous la dir. de Marie-Noëlle Bourguet, université Paris-Diderot-Paris VII, 2015, p. 451-535; *ead.*, « Le musée de Marine du Louvre : un musée des techniques ? », *ARTEFACT, Techniques, Histoire et Sciences Humaines*, n° 5, 2017, p. 143-162.
- 20 À titre d'exemple et de bilan historiographique : Rémi Dalisson, « Les racines d'une commémoration : les fêtes de la Revanche et les inaugurations de monuments aux morts de 1870 en France (1871-1914) », n° 274, 2014, *Revue historique des armées*, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <http://journals.openedition.org./rha/7994>.
- 21 Maryse Emery & Gérard Guégan, *Hippolyte Bisson, op. cit.* ; Moata Rey, *L'Impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, 2 tomes, université Paul-Valéry, Montpellier 3, mémoire de master 1 en histoire militaire, défense et politique de sécurité, sous la dir. de Patrick Louvier, 2010 ; Bruno Bisson, « L'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson (1796-1827) : chemins de mémoire », art. cit., p. 108-111.
- 22 À titre d'exemple : <https://www.republicain-lorrain.fr/actualite/2013/03/10/les-fantomes-de-crimée-et-ukraïnevoyage.com>, « Circuit Crimée-Guerre de Crimée ».
- 23 Orlando Figes, *Crimea. The Last Crusade*, Penguin Books, 2011, p. 467-492 ; Walter Bruyère-Ostells, Benoît Pouget & Michel Signoli, « Corps meurtris des combattants du XIX^e siècle, approches croisées histoire-anthropologie », *Corps*, n° 15, 2017, p. 245-248 ; Benoît Pouget & Walter Bruyère-Ostells, « Des cadavres de militaires français morts hors du combat dans la guerre de Crimée (1854-1856) », *Corps*, n° 15, 2017, p. 293-304 ; Walter Bruyère-Ostells, « Entre *topoi* et oubli : la mémoire de la captivité des combattants de la Grande Armée à travers leurs témoignages », à paraître. Je remercie le professeur Bruyère-Ostells pour m'avoir donné le texte de sa communication.
- 24 Annette Becker, *Les Monuments aux morts. Patrimoine de la Grande Guerre*, Paris, Errance, 1988 ; Luc Capdevila & Danièle Voldman, *Nos morts. Les sociétés occidentales face aux tués*

Grande Guerre²⁵ ont été précieux pour interpréter les archives diplomatiques et navales relatives au financement comme à la restauration des cimetières navals en mer Égée. Dans une certaine mesure, la partie que je consacre aux sépultures navales en Méditerranée s'inscrit dans les recherches récentes sur la gestion des corps tués ou morts dans des situations de crise où coopèrent les historiens, les ethnologues, les anthropologues et les médecins²⁶.

UNE MASSE CONSIDÉRABLE DE RELIQUES, DE TROPHÉES ET DE DOCUMENTS, DISPERSÉE ENTRE PARIS ET LES VILLES DE PROVINCE

Tout devait contribuer, au XIX^e siècle, à rassembler rapidement en France les représentations, les reliques comme les trophées que ramènent et génèrent les campagnes navales et amphibies. La France se dote non seulement, dès 1827, d'un musée naval parisien, qui jouit d'une certaine notoriété, mais également d'antennes dans les ports de guerre, quasi inconnues toutefois du grand public²⁷. En outre, les opérations ultra-marines, proches ou lointaines, comme les manifestations de la puissance maritime, telles que les revues navales ou les visites d'État dans les ports de guerre, sont l'objet de commandes picturales²⁸. Tout au long du siècle, ces commandes sont confiées à une exceptionnelle suite de peintres de grand talent – tels Ambroise Louis Garneray (1783-1857), Théodore Gudin (1802-1880), Barthélémy Lauvergne (1805-1871),

de la guerre (XIX^e-XX^e siècles), Paris, Payot, 2002 ; Thierry Hardier & Jean-François Jagielski, « Le corps des disparus durant la Grande Guerre : l'impossible deuil », *Quasimodo*, n° 9, « Corps en guerre, t. II, Imaginaires, idéologies, destructions », 2005, p. 75-95 ; Béatrix Pau-Heyriès, « La démobilisation des morts français et italiens de la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, n° 250, 2008, p. 66-76 ; ead., *Le Ballet des morts. État, armée, familles : s'occuper des corps de la Grande Guerre*, Librairie Vuibert, 2016.

- 25 On recommandera ici la consultation du numéro spécial des *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n° 113-114, 2014, consacré aux « mémoires de la Grande Guerre ». On peut également se reporter au dossier « La commémoration en pratique » paru en 2016 (n° 121-122).
- 26 Outre les numéros 8 et 9 de la revue *Quasimodo*, dédiée aux atteintes corporelles en situation extrême (guerre, sport de compétition, dictatures), les travaux des chercheurs de l'UMR ADES sont d'une particulière importance et disposent de deux plateformes : la revue *Human Remains and Violence: An Interdisciplinary Journal*, éditée depuis 2015 par l'université de Manchester, et la revue *Corps*, que dirige l'anthropologue Michel Signoli. Les travaux des navalistes y sont encore peu nombreux, mais bien reçus grâce aux liens établis avec cette UMR via le CHERPA de l'IEP d'Aix, où Benoît Pouget est un relais inappréciable.
- 27 Établi au Louvre, le musée de la Marine est invité, en 1937, à déménager ses collections au Palais de Chaillot où une exposition est organisée en juin 1943. Le déménagement définitif au Trocadéro se fit après la guerre. A.M.M. de service, « Du Louvre à Chaillot. Le musée de la Marine dans la tourmente. Nouvelles acquisitions et projets en cours », *Neptunia*, n° 1, 1^{er} trimestre 1946, p. 2-10. Ce numéro se trouve intégralement en format PDF sur le site de la revue *Neptunia*.
- 28 À titre d'exemple : « Félix Ziem, Toulon, visite du président Loubet aux escadres française et italienne, 10 avril 1901 », dans Musée national de la Marine., *Trésors du Musée national de la Marine*, Paris, Réunion des musées nationaux/musée national de la Marine, 2006, p. 65.

Auguste Mayer (1805-1890), Léon Morel-Fatio (1810-1871) et Félix Ziem (1821-1911) – qui, peintres officiels de la marine ou non, disposèrent du soutien de l'institution²⁹. Les dessinateurs, les aquarellistes, les photographes talentueux ne manquent pas enfin au sein des états-majors³⁰. Outre les maquettes des navires que construisent toujours les arsenaux au premier XIX^e siècle, le savoir-faire modéliste produit également des dioramas d'une remarquable finesse d'exécution³¹. Réalisé sans doute peu de temps après le second conflit mondial par Georges Fouillé (1909-1994), la prise du fort de Mogador en 1844 montre l'ultime réduit marocain après la victoire du prince de Joinville³². L'attention du public enfin est attirée par la médiatisation de grands engagements tels que la bataille de Navarin, que font connaître des dizaines de gravures, de poèmes comme le spectaculaire panorama parisien du colonel Langlois. Suivant ce succès, de grandes compositions panoramiques illustrent la prise d'Alger, puis le siège de Sébastopol³³. À ces œuvres et commandes diverses s'ajoute enfin, ramenée des campagnes d'Algérie, du Maroc, de Tunisie et de Crimée, l'habituelle moisson des trophées : canons de côtes, armes blanches, clés de ville et pavillons. De leurs campagnes, les combattants ramènent enfin des reliques, tel le sabre de l'amiral de Dompierre d'Hornoy « tortillé comme une vrille » par le coup qui frappa la dunette du *Ville de Paris* le 17 septembre 1854, et que cet officier général exposait à la fin de sa vie dans sa demeure parisienne³⁴. Si les campagnes militaires et diplomatiques en Méditerranée produisent et alimentent une masse documentaire considérable, son rassemblement a toutefois échoué pour des raisons tout à la fois conjoncturelles et institutionnelles. Les diverses pièces ont été dispersées entre les ports de guerre et les musées parisiens et

29 Moata Rey, *L'impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, op. cit., t. I, p. 56-71. Sur Théodore Jean Antoine de Gudin, voir en ligne : <https://peintres-officiels-de-la-marine.com/huile/gudin.htm> (consulté le 13 décembre 2019). Sur Barthélemy Lauvergne, voir en ligne : <http://mm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/9998> (consulté le 13 décembre 2019).

30 Musée national de la Marine, *Lumineuse Algérie (1830-1930)*, sous le regard des peintres de marines, Paris, musée national de la Marine, 2010, p. 7-8 ; François Bellec, *Carnets de voyages des peintres de la marine*, Marine nationale, Ouest-France, 2007.

31 À titre d'exemple : la maquette dite Joannis. « Restauration d'un diorama. L'abattage de l'obélisque de Louxor », *Neptunia*, n° 273, mars 2014, p. 46-47.

32 Le diorama de la prise de Mogador (Inv. 53 OA 8) est rangé dans les réserves depuis quelques années en prévision d'une exposition annulée ou repoussée. L'enlèvement des dioramas coloniaux du musée gêne leur identification. Je suis très reconnaissant à M^{me} Christina Baron, responsable de l'antenne toulonnaise du musée de la Marine, de m'avoir donné d'amples informations sur les deux dioramas de ce peintre que le directeur du musée de la Marine, le commandant Vichot, voulut adjoindre aux œuvres picturales.

33 Musée des Beaux-Arts de Caen, *Jean-Charles Langlois (1789-1870)*, *Le spectacle de l'histoire*, Paris, Somogy/musée des Beaux-Arts de Caen, 2005 ; Moata Rey, *L'Impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, op. cit., t. I.

34 Étienne Tréfeu, *Nos marins*, Paris, Berger-Levrault, 1888, p. 98.

provinciaux, particulièrement les musées navals du Louvre et de Toulon que tout vouait pourtant à devenir les principaux reliquaires des combats navals et amphibies en Méditerranée.

LE MUSÉE NAVAL DU LOUVRE : UN MUSÉE DE LA TECHNIQUE ET DES EXPLORATIONS

Initialement conçu en 1827 afin de promouvoir l'excellence technique et savante des forces navales et réhabiliter leurs missions publiques, le musée de la Marine, initialement appelé « musée Dauphin », est surtout consacré aux explorations ultra-marines comme aux sciences navales³⁵. Par la suite, cette orientation n'est pas remise en cause, d'autres musées, tel le château de Versailles, se consacrant à l'exaltation de la marine « au combat »³⁶. Tel qu'il apparaît dans les rares articles et notices qui lui sont consacrés avant 1870, le musée naval du Louvre est un conservatoire de modèles, souvent fabriqués dans les arsenaux, et des instruments nautiques, mais également un musée d'ethnographie dont les murs sont ornés d'armes exotiques – « lances, casse-têtes, massues, flèches, javelots des indigènes de l'Océanie³⁷ ». Dans la notice détaillée qu'il consacre au musée dont il fut conservateur sous le Second Empire, Antoine-Léon Morel-Fatio (1810-1871) distingue quatre espaces : « ports et arsenaux, construction navale, modèles de bâtiments, objets d'arts et pièces historiques ». Tandis que les collections ethnographiques, extrême-orientales et océaniques, sont rassemblées selon leurs régions d'origine, les objets provenant du monde méditerranéen sont dispersés entre les salles proprement navales du musée³⁸. La mémoire combattante régionale s'est dissoute dans cette scénographie peu sensible aux *militaria*. Les représentations des faits d'armes des XVIII^e et XIX^e siècles, tel que le combat du *Guillaume Tell* devant Malte en 1800, sont perdues au milieu des ancres, des maquettes et des dessins de pirogues et de jonques³⁹. Entre 1871 et 1914, l'orientation muséographique, sous l'égide de l'amiral Pâris et de ses successeurs, l'amiral Miot (1893-1900) et Jean Destrem (1901-1921), va dans le sens des principes

- 35 J.-A. Adolphe Caillé, *Considérations d'art et de politique, à propos du musée de la Marine au Louvre*, Paris, Dolin, 1839, p. 10-17 ; Jean-Baptiste Bruneau, Patrick Louvier & Thomas Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial au musée national de la Marine : un archipel évanoui ? », art. cit., p. 182-187 ; Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 147.
- 36 Maeva Bonfanti, « La collection de marines du château de Versailles », *Neptunia*, n° 288, décembre 2017, p. 23-27.
- 37 Anonyme, « Le musée naval de la Marine », *Le Magasin pittoresque*, 1847, p. 14.
- 38 Amiral Miot, *Promenade au musée de la Marine*, Paris, Imprimeries réunies, 1898 ; Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 480.
- 39 Léon Morel Fatio, *Notice des collections du musée de la Marine exposées dans les galeries du musée impérial du Louvre*, Paris, Charles de Mourgues Frères, 1865, p. I-XIV ; 1^{re} partie, « Musée Naval », p. 434-436.

définis sous la Restauration : promouvoir l'art et l'archéologie navals, honorer les marins explorateurs – Bougainville, La Pérouse, Dumont d'Urville et Bellot –, conserver les plus belles maquettes⁴⁰. Si les Invalides collectent une partie des trophées, tels les drapeaux pris à Mogador, les dons des particuliers – diplomates, marins, soldats – et du ministère enrichissent le musée d'armes et d'objets divers ramenés des campagnes navales et amphibies⁴¹. Établi avec grand soin, le catalogue de 1909 dénombre ainsi deux trophées ramenés de Sébastopol qui voisinent avec des armes océaniques, « sept canons provenant de la conquête de Madagascar » et trois bouches à feu chinoises⁴². La campagne de Tunisie (1881) permet de glaner diverses pièces données par l'amiral Miot (1827-1900) et le vice-amiral Conrad (1824-1891)⁴³. L'amiral Pâris accepte d'exposer les clés de la casbah de Sfax livrées aux forces de l'amiral Miot en juillet 1881, ainsi qu'un boulet en pierre ramené de Bizerte, vestige sans doute d'une ancienne batterie de côte, et un drapeau pris à l'ennemi⁴⁴. Les peintures montrant les grandes affaires militaires sont enfin quasi absentes du musée naval du Louvre.

Suivant les canons du romantisme orientalisant et maritimiste, ces œuvres souvent monumentales ont suscité un engouement tel que les particuliers fortunés et les familles souveraines les ont disputées aux institutions officielles⁴⁵. Le musée du Luxembourg, le musée de Versailles⁴⁶ et quelques établissements provinciaux (Caen, Martigues, Narbonne) se sont partagé les « marines orientalistes » acquises par les pouvoirs publics⁴⁷. Leur dispersion

40 Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 456-551 ; Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine au Louvre (1827-1939). Une histoire mouvementée. Seconde partie », *Neptunia*, n° 288, décembre 2017, p. 4-13.

41 Camille Beaulieu, *Le Musée de la Marine*, Paris, Édition de l'Idée, 1906, p. 17-19 ; Jean Destrem & Georges Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du musée de la Marine*, Paris, Imprimerie française, 1909, p. 505-508.

42 *Ibid.*, notices 2008, 2009, 2010, 2024, p. 504-507.

43 *Ibid.*, notice 2010, p. 505 ; Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation, op. cit.*, p. 482.

44 La réplique des clés a été donnée en avril 2017 par le ministre de la Défense Jean-Yves Le Drian en visite en Tunisie. Une de ces clés a été déposée en juillet 2017 à la Maison de la France à Sfax au terme d'une commémoration complexe, unissant le souvenir anticolonial aux revendications régionales « sudistes », pour être ultérieurement remise au maire de la ville de Sfax aux lendemains des élections municipales de janvier 2018. Voir « Tunisie-France : la symbolique des clefs de la ville de Sfax (album photo) », en ligne : <https://www.leaders.com.tn/article/22093-tunisie-france-la-symbolique-de-la-restitution-des-clefs-de-la-ville-de-sfax-album-photos> (consulté le 13 décembre 2019).

45 Paul Roger, « Eugène Isabey, peintre de marine à l'époque du romantisme », *Neptunia*, n° 252, décembre 2008, p. 48-52 ; Stéphanie Debuiche, « Théodore Gudon au musée national de la Marine », *Neptunia*, n° 210, décembre 2010, p. 24-32.

46 Maeva Bonfanti, « La collection de marines du château de Versailles », art. cit., p. 23-34.

47 Le colonel Langlois fonda un musée à Caen, dans sa province natale, où est déposée une vue de la bataille de Navarin, tandis que Félix Ziem, le peintre de marines le plus prolifique de son temps, constitua un musée à Martigues où ce Bourguignon vécut de 1860 à 1876. Laure

frappe inévitablement les représentations des grandes batailles (Navarin, Alger, Sébastopol) et les faits d'armes mineurs (Tanger, Mogador, Salé, Sfax)⁴⁸. Au début de la monarchie de Juillet, les visiteurs du musée du Luxembourg peuvent ainsi voir de Théodore Gudin (1802-1880) – encore peu connu – le *Coup de vent le 16 juin 1830 à Sidi Ferruch* et, quelques années plus tard, du même peintre, le *Coup de vent en rade d'Alger* peint en 1831. Commandée par Louis-Philippe pour le musée historique de Versailles en 1836, la toile *L'Attaque d'Alger* d'Antoine-Léon Morel-Fatio (futur peintre de la marine) est exposée au salon des artistes français, à Paris, en 1837 (fig. 1 & 2). Quelques années plus tard, l'ébouriffante *Vue du port de la ville d'Alger* de Barthélémy Lauvergne (1805-1871) est achetée par l'État, mais sans rentrer dans les collections navales avant... 1943⁴⁹. Il faut attendre l'année suivante pour que le musée de la Marine reçoive son premier tableau de Navarin, une grande marine d'Auguste Mayer (fig. 3), peinte en 1840⁵⁰. Les représentations des opérations navales durant la guerre de Crimée – le transport des forces d'Algérie, le bombardement de Sébastopol – sont également dispersées entre des musées régionaux – Narbonne qui accueille beaucoup de toiles du peintre toulonnais Vincent Courdouan – et parisiens⁵¹. Avant la Grande Guerre donc, seule une poignée de tableaux illustrant les campagnes en Méditerranée coloniale comme en mer Noire sont acquis ou seulement déposés au musée naval du Louvre⁵², dont la vocation ethnologique et archéologique se prêtait mal sans doute à des peintures éblouissantes certes mais étaient riches en erreurs matérielles⁵³.

Dans les ports de guerre, au premier chef Toulon, l'exaltation des faits d'armes, la collection comme l'exposition des trophées et des reliques navals souffrent autant de la modestie des moyens alloués aux musées navals locaux que de l'échec d'un grand projet commémoratif.

Ménétrier, « Construire sa postérité d'artiste : le cas Félix Ziem (1905-1910) », *Sociétés & Représentations*, vol. 37, n° 1, 2014, p. 161-177.

48 Moata Rey, *L'Impact iconographique de la bataille de Navarin (1827-1927)*, op. cit., t. II, annexes non paginées 34-38.

49 Musée national de la Marine, *Sous le regard des peintres de marines*, op. cit., p. 5.

50 <http://mnm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/9975>

51 https://fr.wikipedia.org/wiki/Vincent_Courdouan#/media/File:Courdouan-Embarquement_des_zouaves.jpg.

52 Jean Destrem & Georges Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du musée de la Marine*, op. cit., notice 1748, page 455 ; Stéphanie Debuiche, « Théodore Gudin au musée national de la Marine », art. cit., p. 26.

53 Hypothèse que je tire de la lecture du livre de Georges Clerc-Rampal, *30 siècles de guerre navale* (op. cit., p. 41) où ce dernier, par la bouche d'un officier de marine passionné d'archéologie navale, se moque d'un tableau du peintre de Marine Ziem montrant la visite des forces italiennes à Toulon en 1901.



1. Jean Antoine Théodore de Gudin, *Attaque d'Alger par terre et par mer, 29 juin 1830*, huile sur toile, 132,5 x 193,5 cm, 1831, Versailles, Château de Versailles, INV. MV 1804



2. Jean Antoine Théodore de Gudin, *Attaque d'Alger par terre et par mer, 29 juin 1830*, huile sur toile, 132,5 x 193,5 cm, 1831, Versailles, Château de Versailles, INV. MV 1804



3. Auguste Mayer, *Le Soir après la bataille de Navarin*, 1827, huile sur toile,
h. 94,5 cm, L. 162,5 cm., 1840, Paris, musée de la Marine, inv. 9 OA 16

L'ARSENAL ET LA VILLE DE TOULON : UN RELIQUAIRE QUASI-VIDE DES EXPLOITS DE LA MARINE EN AFRIQUE COMME EN ORIENT

Toulon aurait pu et dû devenir le reliquaire des faits d'armes navals en Méditerranée. Unique port de guerre métropolitain régional après la restitution des bases italiennes en 1814-1815, Toulon est le centre logistique de la prise d'Alger, puis de la conquête de l'Algérie. Le port de guerre varois s'impose par la suite comme le premier port d'armement durant la guerre de Crimée et lors des affaires égéennes et proche-orientales du second XIX^e siècle (Liban, Crète). Autant de conditions favorables qui auraient admirablement servi la création d'un lieu de mémoire muséal ou monumental auquel pensèrent le Premier Empire et la Restauration.

Inventant le musée à flot à des fins dynastiques, l'Empereur avait envisagé en 1807 de sauver des hasards de la guerre la frégate *Muiron* qui s'était illustrée dans de beaux combats après 1798. Transmise à Decrès, puis au préfet maritime, la frégate devait être conservée comme monument et placée « dans tel lieu du port où elle frappera davantage tous les regards et où il sera le plus facile de perpétuer sa conservation ». Ancrée dans le port de Toulon, la frégate est ornée en lettres d'or de cette légende : « La *Muiron*, prise en 1797 dans l'arsenal de Venise par le conquérant de l'Italie. Elle ramena d'Égypte en 1799 le sauveur de la France ». La Restauration ne pouvait pas toutefois voir d'un œil favorable le projet de conservation de la *Muiron* qui, au terme d'une longue vie active, devint un ponton et disparut au début du Second Empire, tandis que les autres souvenirs du navire, une superbe maquette anciennement propriété de l'impératrice Joséphine et un tableau d'Auguste Meyer, sont respectivement au musée de la Marine de Paris et à Versailles⁵⁴.

La seconde occasion de faire de Toulon un grand lieu de mémoire guerrier échoua au lendemain de la prise d'Alger. Le port varois, qui avait été la base de soutien de l'expédition, devait recevoir une colonne rostrale, surmonté d'un phare. Soumis à Charles X, le 22 juillet 1830, le projet prévoyait de fondre cette colonne avec le bronze des canons pris à Alger, et d'y graver les noms des bâtiments et les numéros des régiments engagés. Proposé au nouveau régime, ce monument commémoratif, sans doute inspiré de la colonne de la place Vendôme, ne fut jamais réalisé, le ministère de la Marine coupant court aux demandes toulonnaises. Étonnamment, le gros canon de côtes barbaresque, la « Consulaire », le plus impressionnant trophée ramené d'Alger, ne fut pas déposé à Toulon, mais passa au port de Brest où cette bouche à feu fut érigée

54 Jean-Marcel Humbert & Bruno Ponsonnet, *Napoléon et la mer. Un rêve d'Empire*, Paris, Éditions du Seuil/musée national de la Marine, 2004 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Muiron_\(fr%C3%A0gatte\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Muiron_(fr%C3%A0gatte)).

et ornée d'un coq⁵⁵. Maître d'œuvre de l'expédition navale, l'amiral Duperré (1775-1846), qui avait exercé d'importants commandements en Méditerranée à la fin de l'Empire, est célébré, un siècle après sa naissance, par une statue... que lui dresse sa ville natale La Rochelle. Pour finir, fort peu de choses donc, et tardivement installées, comme cette plaque de marbre célébrant la conquête de l'Algérie que l'on posa sur le quai du Mourillon, lors du centenaire de 1930.

Les régimes successeurs n'ont laissé à Toulon aucun monument d'envergure. Une plaque de la statue en bronze élevée en 1847 pour célébrer les grands marins européens rappelle les faits d'armes marocains du prince de Joinville, dont la marine garda un bon souvenir, mais que ni la Deuxième République ni le Second Empire n'ont voulu honorer d'un autre monument⁵⁶. À notre connaissance, Navarin, Sébastopol ou Kinburn ne suscitèrent pas le projet de transformer un des navires engagés dans ces affaires en relique monumentale⁵⁷. La guerre de Crimée et le siège de Sébastopol furent certes l'objet de commandes commémoratives, picturales et sculpturales, et d'une large moisson de trophées, mais qui furent déposés à Paris ou en province. La statue de *Notre-Dame de France* qui surplombe la ville du Puy-en-Velay a été façonnée en 1860 avec la fonte issue des canons russes de la prise de Sébastopol. La place très secondaire de la Méditerranée durant la guerre de 1870-1871 confirme une forme d'amnésie locale, interrompue par l'érection en 1884 du monument aux marins morts durant l'Année Terrible sur le sol métropolitain⁵⁸. Ni l'expédition de Tunisie de 1881 ni les combats au Maroc ne laisseront de trace dans l'espace toulonnais, pas plus que la venue des escadres russe et italienne, les peintures commandées à ces occasions demeurant à Paris. Il faut attendre la Grande Guerre pour voir de nouveau la guerre s'inscrire dans l'espace toulonnais par des hommages odonymiques⁵⁹.

Alors que le port de Toulon ne parvient pas à se doter d'un monument d'exception pour célébrer les nombreuses pièces héritées des entreprises guerrières, régionales ou lointaines, qui se trouvent dispersées chez les particuliers (officiers de marine, administrateurs, anciens matelots) et dans les

55 Voir Frédérique Guiziou, « Le canon de Brest retrouvera-t-il Alger ? », *Ouest France*, lundi 28 novembre 2011, en ligne : https://brest.maville.com/actu/actudet_-Le-canon-de-Brest-retrouvera-t-il-Alger-_53417-2047540_actu.Htm.

56 Auguste Jal, s.v. « Suffren (les vaisseaux le) », dans *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire errata et supplément pour tous les dictionnaires historiques d'après les documents authentiques inédits*, Paris, Henri Plon, 1867, p. 1158.

57 Quelques pièces des navires les plus illustres de la marine, tels les frontaux de dunette de la *Triomphante* et du *Bayard* de l'escadre Courbet, furent conservées pieusement pour être exposées au musée de la Marine. Les musées de Brest et de Lorient conservent également des reliques des campagnes extrême-orientales.

58 Monument que l'on peut voir en sortant de la gare de Toulon en descendant vers la mer.

59 Voir s.v. « Victor Bastien Senès », dans *Parcours de vie dans la Royale*, en ligne : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_senes.htm.



4. Vincent Courdouan, *Le Combat du Romulus*, huile sur toile,
1848, Toulon, musée national de la Marine

collections municipales et navales. Le musée municipal, qui est essentiellement un musée « des beaux-arts », donne à voir quelques pages d'histoire militaire contemporaine. Présenté en 1847, *Le Combat du Romulus* de l'artiste toulonnais Vincent Courdouan, est acquis, puis exposé⁶⁰ (fig. 4). En 1895, le plan-relief de la ville, exposé auparavant au musée naval du Louvre, est confié au musée⁶¹. La plupart des souvenirs, trophées et reliques se trouvent soit chez les particuliers et les antiquaires, soit cachés « au premier étage d'un vieux bâtiment, situé à l'intérieur de l'enceinte de l'arsenal dans un coin où l'on avait rarement l'occasion de passer et où le petit écriteau discrètement accroché au-dessus de sa porte n'attirait guère l'attention ». Passé la porte, deux petites salles accueillent le visiteur. Si les maquettes comme les magnifiques figures de proue dominaient, on trouvait également des « reliques d'hommes et de navires disparus »⁶². « Tout cela arrimé sans classement ni méthode, avec le souci unique et manifeste de faire tenir beaucoup de choses en peu de places⁶³. » À l'autre extrémité de l'arsenal, une salle d'armes établie par la direction de l'artillerie navale donnait à voir des centaines de sabres, de piques, de poignards « de tous pays et de toutes époques », disposés en « immenses motifs décoratifs » et dominés par la figure de proue de la *Bellone*⁶⁴. D'abondantes ressources, de beaux trésors donc, mais dispersés et quasi-invisibles, avant que le rassemblement des collections navales et municipales dans l'entre-deux-guerres, la politique décorative des bureaux de l'état-major et, bien sûr, la refonte du musée de la Marine après 1945 ne donnent enfin aux collections navales le cadre et la publicité qu'elles méritaient⁶⁵.

AU-DELÀ DES CÔTES NATIONALES : DES CENTAINES DE MORTS À INHUMER ET DE TOMBES À ENTRETENIR

En Méditerranée, où la marine de la France croise et se bat presque sans interruption depuis le XVII^e siècle, les traces matérielles de ses faits d'armes ne se limitent pas, loin s'en faut, au territoire métropolitain. En 1863, on devine encore dans les eaux de la baie de Sébastopol les restes des carcasses de la flotte sabordée au début du siège. Si le port se relève dans les années 1870 avec l'achèvement de la liaison ferroviaire Moscou-Crimée, l'activité renaissante de

60 La toile se trouve aujourd'hui dans le Musée naval.

61 Charles Ginoux, *Notice des tableaux, sculptures et autres objets d'art exposés dans les galeries*, musée-bibliothèque de Toulon, Toulon, 1900 ; Alain Niderlinder, « Le Musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 195, 1994, p. 46.

62 Capitaine de vaisseau Ollivier Zabulon Díaz de Soria, « Le Musée naval de Toulon », *Neptunia*, 13, 1^{er} trimestre 1949, p. 2.

63 *Ibid.*, p. 2.

64 *Ibid.*, p. 3.

65 *Ibid.*, p. 2-6.

l'arsenal se situe dans un étrange décor de maisons neuves et de ruines militaires que domine la statue de bronze de l'amiral Lazareff. Visitant Sébastopol, le vicomte de Vogüé se fait un pieux devoir de visiter tous les grands cimetières militaires, français, britanniques et russes qui ourlent la forteresse⁶⁶. En 1886, il s'agit encore d'un « cadavre de ville, enseveli sous un amas de pierres émiettées par les ombres », écrit le diplomate français. Parcourant les hauts lieux du siège, le bastion du mâât des alliés, la tour Malakoff, ce dernier trouve, en fouillant le sol de sa canne, toute une moisson de balles et d'éclats parsemant les anciennes tranchées⁶⁷. La géographie héroïque de la marine comprend également les lieux où les combats comme l'épidémie fauchèrent en masse les marins et les soldats qu'il fallut enterrer avant de penser honorer leur mémoire et en garder le souvenir.

ENTERREUR AU PLUS VITE ET LE PLUS DIGNEMENT POSSIBLE LES VICTIMES DES GRANDS DÉSASTRES

Avant que la démocratisation politique du second XIX^e siècle et les clameurs de l'opinion publique n'étendent en 1920 cette mesure à tous les combattants, le rapatriement des corps des militaires, morts à l'étranger, est réservé à une poignée de chefs militaires, tels Bruat et Courbet⁶⁸. Comme le retour des dépouilles exige de lourdes précautions administratives et sanitaires, l'immense majorité des soldats et des marins qui décèdent en Méditerranée est donc inhumée *in situ*. Le traitement funéraire de leur corps suit au XIX^e siècle plusieurs modes parallèles et non concurrents : l'enterrement – bien plus rarement la crémation –, fort peu efficace avant la mise en service de matériels spécialisés, l'ensevelissement à la mer enfin⁶⁹. L'immersion des morts, qui est un des poncifs des romans et des films de guerre, est assez souvent signalée durant les crises épidémiques. On livre ainsi à la mer nombre de marins alliés durant l'épidémie cholérique de l'été 1854, quand les navires embossés devant Varna, en Bulgarie ottomane, appareillent pour fuir les « miasmes »

66 Vicomte Eugène-Melchior de Vogüé, *Yalta. La Crimée historique*, p. 30, en ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1166155.textelimage>

67 *Ibid.*, p. 27-28.

68 Jean Martinant de Prêneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat en histoire sous la dir. du professeur Philippe Levillain, université Paris-Ouest-Nanterre, 2007, t. II, p. 491; Béatrix Pau-Heyries, *Le Ballet des morts*, *op. cit.*, p. 74-75, 133.

69 Ken Daimaru, *Préserver la santé des armées dans le Japon moderne. La médecine militaire face à la guerre russo-japonaise*, thèse d'histoire sous la dir. de M^{me} Anette Becker, université Paris X, Nanterre, 2017, p. 215-220.

et prévenir l'effondrement moral de l'équipage⁷⁰. L'immersion des morts dans les crises épidémiques n'est pas toutefois une pratique universelle. Dès que la maladie progresse, les commandants cherchent en effet soit à rallier un lazaret insulaire ou péninsulaire, soit une rade foraine pour soigner leurs malades dans une infirmerie improvisée à terre⁷¹. Ceux qui meurent lors de ces quarantaines sont ensevelis sur place dans un cimetière d'urgence. Si l'on considère les autres crises sanitaires collectives que sont les guerres, mais également les décès individuels, lors des croisières et des escales, la sépulture sous-marine n'apparaît pas, loin de là, comme une pratique ordinaire en Méditerranée.

116

Tout au long du XIX^e siècle, la plupart des combats livrés en Méditerranée comme en mer Noire se sont déroulés soit à portée de canon de la côte (Navarin, Kinburn), soit sur les plages et les environs d'un port (Sébastopol, Sfax)⁷². À l'exception théorique des morts jetés à la mer durant la bataille⁷³, les marins ont été ensevelis. Les personnels tués dans la rade de Navarin et décédés les jours suivants ont été enterrés sur le trait de côte et dans le proche village de Pylos, où l'église du village reçoit ainsi deux corps. Durant la guerre de Crimée, les bases alliées sont également entourées de cimetières d'urgence. Les 20 000 Français morts durant le siège de Sébastopol, tant militaires que marins, ont été portés en terre dans l'un des cimetières entourant la citadelle. Si la plupart des combattants français de toutes les armes ont été ensevelis en Crimée, une fraction furent portés en terre dans la zone des Détroits où les alliés avaient établi leur premier camp retranché (les lignes de Bulair), leurs hôpitaux de l'arrière comme leurs principaux dépôts. Pas moins de 3 900 officiers, soldats et marins français, ont été ainsi enterrés à Gallipoli durant le conflit. La base de Varna disposa également de cimetières d'urgence qui reçurent des centaines de victimes de l'épidémie cholérique de l'été 1854. La distribution de ces cimetières suit les principes nautiques et diplomatiques qui déterminent la présence navale en Méditerranée, présence inégalement soutenue et constante. Les points de relâche ordinaires (Milo, Le Pirée,

70 Cinthy Thambirajah, *Autopsier dans la marine française en Méditerranée au XIX^e siècle. Documenter « l'ouverture » des corps en contexte militaire naval à partir des archives*, mémoire de master 2 recherche, pathologie humaine, anthropologie biologique, sous la dir. de Laurent Martille & Benoît Pouget, université Aix-Marseille, département d'anthropologie biologique, faculté de médecine, 2018, p. 6.

71 Benoît Pouget, « *Un choc de civilisation* ». *La puissance française face au choléra en Méditerranée (1823-1860). Géostratégie, forces navales et épidémies*, mémoire de master 2 histoire militaire comparée, géostratégie, défense et sécurité, Aix-Marseille Université, 2013-2014, p. 26-29.

72 Philippe Masson, *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris/Limoges, Charles-Lavauzelle, 1986, p. 222-232.

73 Et encore... les courants ramènent à la côte les corps mal ou non lestés.

Beyrouth) et les zones côtières les plus importantes (les littoraux libanais et crétois) sont naturellement les territoires où les marins, morts brutalement, trouvent leur dernière demeure⁷⁴. Trente années plus tard, l'occupation internationale de la Crète (1897-1908) amène inévitablement des décès et des inhumations. Cédé par un musulman insulaire, le terrain qui sert de cimetière aux forces britanniques dans la rade de La Sude accueille, en mars 1897, les corps des marins russes du *Sissoi Veliki*, victimes d'un accident de tir⁷⁵. Le privilège d'une inhumation sur la terre ferme enfin est accordé à la plupart des marins dont le navire a été jeté à la côte. La fréquence des naufrages côtiers et des accidents portuaires mais également le jeu des courants permettent en effet de retrouver le plus grand nombre des personnels tués dans ces désastres⁷⁶. En 1855, ce sont 560 cadavres, soit les deux-tiers des personnels et des passagers embarqués sur la *Sémillante* qui, rendus par la mer, sont enterrés dans deux fosses communes.

Dans les conditions ordinaires qui entourent et suivent un naufrage, un combat et surtout une épidémie, l'enterrement a lieu dans l'urgence. Conduite par une corvée de soldats et de marins, la première inhumation du personnel et des passagers militaires de la *Sémillante*, brisée le 14 février 1855 sur les hauts-fonds rocheux des îles Lavezzi, fut menée hâtivement, mais si maladroitement que l'odeur du charnier contraignit les bergers à fuir les lieux. Quand les pertes sont réduites, un déploiement spectaculaire de gestes et de rituels, religieux et civiques, est en revanche possible. Cette liturgie funéraire permet alors de manifester la bienveillance du commandement pour « ses » hommes tout en célébrant l'unité morale de la marine endeuillée. Au lendemain du bombardement de Kinburn, le 17 octobre 1855, les seuls tués du côté français, deux matelots d'une batterie cuirassée reçoivent d'imposantes funérailles que permettent la modestie des pertes comme la reddition russe :

Le lendemain [...] tous les bâtiments de l'escadre mettaient leur pavillon en berne. Aux cris d'enthousiasme, aux chants de victoire allaient succéder les prières des morts. Le moment était venu de procéder à l'enterrement des deux marins de la *Dévastation*. L'arrière de notre batterie avait été transformé en

74 Site du consulat de France à Athènes, services consulaires de la circonscription d'Athènes, Milos (Cyclades).

75 Admiral Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, Londres, Cassell and Co., 1913, p. 263.

76 À titre de comparaison, cf. Jacques Péret, « Dépouillés, inhumés ou ensablés : les noyés sur les côtes saintongeaises au XVIII^e siècle », dans Frédéric Chauvaud, *Corps submergés, corps engloutis. Une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphis, 2007, p. 139-148.

chapelle. Un catafalque d'une imposante simplicité recouvrait les deux corps. Il n'y avait là ni drap noir étoilé d'argent, ni panaches blancs, ni flambeaux ciselés, ni croix funèbre brodée sur velours. Des pavillons aux couleurs nationales recouvraient seuls les restes mortels de nos braves camarades, et les parois de la chapelle improvisée étaient modestement décorées par les drapeaux de toutes les nations alliées. Vers onze heures, l'aumônier du *Montebello* arriva revêtu de ses habits sacerdotaux. Le commandant de la *Dévastation* et ses officiers se rangèrent à droite et à gauche des cercueils : les états-majors, des divers bâtimens [*sic*] leur faisaient face. L'équipage sur deux rangs avait pris place à tribord et à bâbord. L'office des morts fut récité au milieu du recueillement général⁷⁷.

118

Bien que cette inhumation solennelle fût rare, les officiers ne furent pas les seuls bénéficiaires de monuments et de tombes individuelles, et ce bien avant la Grande Guerre, la guerre de Crimée ayant marqué, selon Thomas W. Laqueur, la fin de l'anonymat général imposé au commun des soldats⁷⁸. Incapables de reconnaître les corps des naufragés de la *Sémillante*, si l'on excepte ceux du commandant et de l'aumônier, les autorités firent creuser quelques 300 tombes individuelles pour y déposer les défunts de tout grade⁷⁹. Quand la mort touche brutalement à l'étranger une poignée de marins sans grade, voire un seul d'entre eux, ces défunts bénéficient aussi du – certes mélancolique – privilège d'une tombe individuelle. Après l'enterrement des marins de la *Dévastation* « dans les talus des fossés extérieurs de la forteresse », « une humble croix de bois blanc fut plantée sur la sépulture des deux courageux marins »⁸⁰.

APRÈS L'INHUMATION, LES PROCHES, LES SUBALTERNES, LES CAMARADES TENTENT DE PÉRENNISER LES SÉPULTURES

Collectives ou individuelles, les mesures qui ordonnent et suivent l'enterrement des cadres et des matelots n'assurent pas souvent la visibilité comme la pérennité du monument funéraire. Une croix de bois, un enclos de pierres sèches hâtivement dressé, une tombe collective couverte de chaux vive

77 Henri Langlois, « Les batteries flottantes. *La Dévastation*, épisodes et souvenirs de la guerre d'Orient », *Revue des Deux Mondes*, n° 13, 1858, p. 755.

78 Luc Capdevila & Danièle Voldman, *Nos morts*, op. cit., p. 25 ; Thomas W. Laqueur, *Le Travail des morts. Une histoire culturelle des dépouilles mortelles*, Paris, Gallimard, 2018, p. 600-605, 854-855.

79 Le cimetière de l'Est, à Cala Furcone, accueille 124 corps, la « chapelle des morts » et la tombe de l'aumônier M. Carrière. Le cimetière de l'Ouest, à Acciarinio, a reçu 118 corps. On y trouve la tombe du commandant Jugan.

80 Henri Langlois, « Les batteries flottantes », art. cit., p. 755.

sont généralement tout ce que l'on peut alors faire dans les jours qui suivent une mort de masse, épidémique ou combattante⁸¹. Dans les mois voire les années qui suivent les funérailles, se mettent en place les mêmes pratiques et logiques qui animent la construction des nécropoles militaires en Europe et la commémoration des champs de bataille. L'inhumation initiale est pérennisée par un appareil funéraire « monumental ».

Une certaine diversité préside à la construction de cette « mémoire de pierre », bien que les formes ne présentent aucune originalité ou de singularité navale. Dans les deux décennies qui suivent l'inhumation des morts de la *Sémillante*, des murs de maçonnerie sont érigés tandis qu'une chapelle funéraire est construite. Par la suite, le socle d'une pyramide, érigée sur les lieux du naufrage, est doté de plaques de marbre noir puis de bronze⁸². Les rapports et les lettres du Levant, parfois accompagnés de photographies ou de dessins, montrent également des enclos de pierre sèche, des croix de cimetière pour les lieux d'inhumation collectifs, mais également des colonnes ou des obélisques de marbre (Milo, Pylos), parfois des pyramides⁸³. Les officiers comme les cadres civils de la marine sont les premiers à bénéficier de ses aménagements funéraires « seconds » que leurs proches, leurs frères d'armes ou leurs subordonnés financent et entretiennent, les préservant ainsi de l'anonymat⁸⁴. Dans le corps des officiers de marine, où la protection d'un « patron » comme l'endogamie professionnelle sont tenues pour d'honorables pratiques, la piété funéraire est autant une affaire collective que personnelle. Visitant l'île de Lipso dans la rade de Salonique, l'amiral Conrad y voit la tombe du commandant de Rabaudy, décédé en 1837, et que son prédécesseur, l'amiral Moulac, apparenté à de Rabaudy, avait entretenue⁸⁵. La reconnaissance locale n'est pas absente de ces efforts. Creusée par les habitants de Stampilie, la tombe de Bisson est dotée par un habitant de l'île d'un monument en bois (une colonne ?), élevé en 1846⁸⁶. La solidarité des gens de mer comme l'argent donné par les officiers abolissent pour un malheureux, mort soudainement ou populaire, les distinctions de grade. En juillet 1868, la tombe d'un

81 Service historique de la Défense – Marine Vincennes (par la suite SHD-MV), BB⁴ 1481, commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

82 François Canonici « Naufrage de la *Sémillante* : ce que l'on n'avait jamais dit... », tiré du blog de François Canonici, historien de Bonifacio, en ligne, consulté le 13 décembre 2019 : <https://canonici.skyrock.com/>

83 Archives diplomatiques, La Courneuve, Grèce, ADP (10), 1893-1895, ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 18 mars 1894 ; Pierre Corcket, *Les Lazaristes et les filles de la Charité*, Achrafieh, Beyrouth, Maison des Lazaristes, 1983, p. 73, n. 12.

84 Gisèle Argensse, *Saint-Mandrier, terre d'accueil. Histoire d'une presqu'île*, à compte d'auteur, 1989, p. 45-51.

85 Anonyme, *La Marine française dans le Levant*, s.d. (vers 1920), s.n., p. 304, tapuscrit en 2 parties conservé à la bibliothèque vincennoise du SHD sous la cote Vi 32240.

86 *Ibid.*, p. 22.

marin du *Forbin*, enterré dans la baie crétoise de La Sude, est surmontée d'un « petit monument », placé sous la protection du consul de France et des autorités turques⁸⁷. Les crédits ministériels, généralement navals et militaires, contribuent également aux premiers travaux de pérennisation des sépultures. Alors que la résistance russe de Sébastopol faisait mal augurer de la suite du siège, le désastre de la *Sémillante* est suivi d'un effort considérable pour venir en aide aux familles des défunts et honorer leurs morts. Deux cimetières murés pour accueillir les corps retrouvés reçoivent le premier, la tombe du commandant Jugan, et le second la tombe de l'aumônier et la chapelle des morts. Perdue sur des îles nues et désertes, la petite nécropole impressionne néanmoins les visiteurs et les marins :

120

Quelques croix de bois ! C'est tout ce qui reste de la superbe frégate. Au sommet de l'île, une pyramide entourée de quatre croix en fer rappelle le naufrage. C'est bien modeste ; et pourtant c'est bien éloquent aussi, ces débris de naufrage, perdus dans les ors éboulés de cet îlot sauvage. Et tous, nos jumelles à la main, nous regardions avec émotion les simples croix de bois, et le pauvre cimetière que vient battre la mer⁸⁸.

L'ampleur comme la visibilité des monuments dépendent donc des premiers travaux funéraires, mais également de l'importance spatiale de la sépulture, c'est-à-dire du nombre des corps déposés en terre. Donnée par un pilote de Milo au service de la France, une parcelle accueille pendant plus de sept décennies une cinquantaine de combattants de la Crimée, dont les corps seront ramenés en France après la Grande Guerre. Devant Sébastopol, les cimetières alliés couvrent plusieurs hectares. En mer Égée, les tombes individuelles forment un chapelet d'« îlots funèbres », assez nombreux au milieu du siècle pour ne plus échapper à l'attention des croiseurs ni des voyageurs. Fermant la rade de Salonique, l'île de Psitalie accueille en 1837 la dépouille du commandant de Rabaudy, mort cette année-là, que rejoint celle du commissaire Vrenière en 1845⁸⁹. Dans la rade de Navarin où les Français, les Britanniques et les Russes ont vaincu les Ottomans et leurs tributaires, les anciens alliés ont choisi d'honorer leurs morts en divers lieux. Tandis que les Russes édifient en 1872 une église et un monument sur l'île de Sphactarie, les Britanniques érigent un obélisque en pleine rade

87 SHD-MV, BB⁴-1481, commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

88 Joseph Blot, *Campagne de l'Ipigénie*, op. cit., p. 152.

89 Le capitaine de vaisseau Michel Joseph Guillaume de Rabaudy, qui avait pris part au forçement des forts du Tage en 1831 sous le commandement de l'amiral Roussin, commandait alors le *Triton* (Anonyme, *La Marine française*, op. cit., p. 304).

sur l'îlot d'Helonaki. En 1890, enfin, la France entreprend l'érection d'un seul monument, au large du port de Pylos où sont transférées les dépouilles mortelles de divers combattants, marins et militaires, morts à Navarin et durant le séjour dans le Péloponnèse du corps d'armée d'occupation du général Maison.

FACE AUX RAVAGES DU TEMPS ET DE LA NATURE : UNE ACTION PONCTUELLE ET SOUVENT TARDIVE DES AUTORITÉS NAVALES ET DIPLOMATIQUES

Le patrimoine funéraire dont hérite la marine, avant et surtout après la guerre de Crimée, s'avère fragile⁹⁰. Au terme de quelques années, les enclos se sont effondrés, les pierres tombales ont disparu, les croix dominant les ossuaires sont tombées. Les herbes folles, les bouquets de thym et de laurier enveloppent les ruines des cimetières et des tombes. L'isolement de la plupart des carrés et des tombes, bâtis souvent hâtivement, mangés de sel et vite livrés aux errances des chèvres, accentue cet évanouissement. Comme sur bien d'autres théâtres militaires, une génération suffit ordinairement à dissoudre les traces d'un monument ou d'un petit cimetière⁹¹. En décembre 1869, l'ambassade de France à Constantinople signale au contre-amiral Moulac, commandant la station du Levant, la quasi-disparition du monument érigé en 1828 dans le port de Maltezana, un des ports d'Astypaléa, en hommage à l'enseigne de vaisseau Bisson, une simple colonne de bois « que le temps a détruite »⁹². Rien ici de bien étonnant ou de bien singulier si l'on songe à la situation des tombes individuelles creusées durant et immédiatement après la première guerre mondiale, mais également aux tombes des combattants morts aux colonies avant 1914. Le délabrement funéraire prend, après la défaite de 1870, la saveur très amère du reproche ou du déclin. Visitant le mont Carmel durant une de ces excursions semi-politiques auxquelles l'état-major de la station du Levant se prête souvent, le commandant Grivel rapporte avoir vu sur l'ossuaire des soldats de Bonaparte une plaque allemande, posée en 1872, « à la mémoire des braves soldats français tués devant Acre en 1799 »⁹³. Dix années plus tard, le vicomte de Vogüé (qui avait eu vent alors de cette affaire) exprime la même tristesse en visitant Sébastopol où cet ancien volontaire de 1870 hante les cimetières français et britanniques : « Malgré tout, ces morts de Crimée ne sont pas à plaindre : ils sont tous venus ici un soir de victoire. Pourvu seulement qu'aucun n'apprenne jamais rien dans la terre, que rien n'y descende jamais des mauvais

90 Béatrix Pau-Heyries, *Le Ballet des morts*, op. cit., p. 27.

91 Thomas W. Laqueur, *Le Travail des morts*, op. cit., p. 607-608.

92 SHD-MV, BB⁴ 1483, ambassade de France au contre-amiral Moulac, 29 décembre 1869.

93 Anonyme, *La Marine française dans le Levant*, s.l., s.d., op. cit., p. 57.

bruits d'en haut! Pourvu que plus tard aux heures changeantes, ces heureux soldats n'aient jamais rien su du deuil de leurs camarades vaincus⁹⁴! »

Tout au long des décennies 1870-1880, la dégradation des cimetières de la guerre de Crimée, à laquelle est liée sans doute la quasi-disparition de la station du Levant entre 1871 et 1876, est une antienne des rapports navals et diplomatiques. Visitant en 1882 le grand cimetière militaire de Milo, une des nécropoles navales de la guerre de Crimée, l'amiral Conrad, commandant la station du Levant, signale en 1882 le très mauvais état du site où il n'est possible de repérer qu'une seule tombe. L'année suivante, l'état général des monuments funéraires dans la rade de Salonique est préoccupant. Si les descendants du commandant de Rabaudy ont entretenu sa tombe, l'ossuaire des marins français comme la tombe du commissaire Vrenière sont à rebâtir complètement. En 1889, le contre-amiral Alquier dénonce l'état d'abandon du cimetière militaire de Navarin, partiellement remis en culture, dont les murs d'enceinte et les pierres tombales ont été renversés⁹⁵. Des ossements épars jonchent enfin la parcelle. Les quelques corps enterrés dans l'église de Pylos, au sud de la rade, ont en revanche été préservés de ces outrages.

122

Face à ces ravages, l'action des pouvoirs publics, au premier chef de la marine et du ministère des Affaires étrangères, souffre de lenteurs où l'on perçoit moins une certaine pingrerie que l'absence d'une responsabilité administrative définie.

Que la marine soit attachée à la défense de la mémoire de ses morts est une évidence⁹⁶, mais sans jamais déléguer à l'un de ses services, le soin spécifique des sépultures et cimetières navals. À la différence de l'Indochine et de la France métropolitaine, on ne signale pas d'action restauratrice menée soit par des associations d'anciens combattants et de marins⁹⁷. Sans être réglée par un calendrier strict des inspections ni par des consignes, l'inspection des lieux funéraires en mer Égée est la tâche ordinaire des commandants de la station du Levant et de ses subordonnés qui signalent les situations les plus inadmissibles. Assumant parfois ces missions, le stationnaire de Constantinople, placé sous les ordres de l'ambassade de France, assume ponctuellement la visite des cimetières navals en mer Noire. L'importance de ces lieux mais également les dispositions nautiques et militaires du traité de Paris (1856) comme du traité de Londres (1871) nécessitent en outre l'envoi de plusieurs missions d'inspection dont la

94 Vicomte Eugène-Melchior de Vogüé, *Yalta. La Crimée historique*, op. cit., p. 30.

95 Archives diplomatiques, La Courneuve, Grèce, Affaires diverses politiques, ministre des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 20 novembre 1889.

96 Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, op. cit., t. II, p. 490.

97 SHD-MV, BB⁸1776, Joseph Laurent au ministre de la Marine, 3 décembre 1896.

première date de 1863. Le travail des agents consulaires est également avéré, particulièrement à la Belle Époque.

Non sans retard, la remise en état des lieux ou leur réaménagement font suite aux rapports transmis qui passent entre les mains des administrations compétentes et des pays étrangers où les sépultures se trouvent. Ordinairement, la Rue Royale et le Quai d'Orsay sont les principaux financiers des travaux. En 1890, la construction du monument français sur l'îlot de Fanari, au large du port de Pylos, est financée par le seul ministère de la Marine qui engage dans cette entreprise 6 500 francs, tandis que celui de la Guerre, invité à prendre sa part aux travaux, refuse en rappelant la subordination navale des troupes de marine qui ne passent sous tutelle militaire qu'en 1900⁹⁸. En 1894, en revanche, quatre décennies après la guerre de Crimée, le ministère de la Guerre appuie sans réserve la demande de la Rue Royale signalant la détérioration du cimetière français de Milo et demandant la réunion des corps dispersés⁹⁹. Généralement, la mesure la plus économique et la plus pratique est de rassembler les restes humains d'une nécropole ruinée en un seul ossuaire couronné d'un obélisque ou d'une pyramide dont l'entretien pose moins d'embarras que celui d'une parcelle murée trop étendue. C'est à cette solution que l'on se résout ainsi en 1890 pour honorer les morts de Navarin. L'inévitable dégradation des matériaux fragiles (bois, brique) impose une reconstruction en pierre dure tel le marbre, employé ainsi en 1870 pour la reconstruction de la colonne honorant la mémoire de l'enseigne de vaisseau Bisson. Dans cette restauration, l'économie rivalise avec le système D. Ce sont ainsi les marins du croiseur l'*Actif* qui, munis de l'autorisation du pacha des Dardanelles dont relèvent les Sporades, se rendent à Stampélie pour ériger une colonne à la mémoire de Besson et fixer une plaque sur le monument¹⁰⁰.

Dans ces entreprises de restauration, la chance de la France fut d'agir en terrain ami ou pour le moins bienveillant. La première mission d'inspection des tombes alliées en mer Noire en 1863 avait pâti de la crise polonaise, mais sans empêcher leur visite. Trois décennies plus tard, le soupçon n'a plus de raison d'être. Rythmée par les grandes visites d'escadre (Kronstadt, Toulon),

98 Archives diplomatiques, La Courneuve, Grèce, affaires diverses politiques, 7, ministère des Affaires étrangères au Ministère de la Marine, 20 novembre 1889; *ibid.*, ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 4 décembre 1889; *ibid.*, 8, ministère de la Guerre au ministère des Affaires étrangères, 23 janvier 1890.

99 Entreprise les années suivantes, la réfection des tombes est suivie de l'installation d'une stèle commémorative, encore visible aujourd'hui, un siècle après le rapatriement des corps au lendemain du premier conflit mondial. *ibid.*, 10, 1893-1895, ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 18 mars 1894.

100 SHD-MV, BB* 1483, commandant de l'*Actif*, allocution prononcée à l'occasion de l'inauguration du monument élevé à la mémoire de l'enseigne de vaisseau Bisson à Maltezana, s.d (janvier 1870).

l'alliance franco-russe est l'occasion de célébrer le souvenir, désormais apaisé, des souffrances franco-russes du siège de 1854-1855¹⁰¹. En novembre 1893, au lendemain de l'accueil de l'escadre russe en France, des prières publiques et un office sont célébrés dans le cimetière français où les « dames » de la ville font déposer, en 1895, une couronne en argent pour manifester leur francophilie¹⁰². L'entretien des tombes françaises bénéficie évidemment de l'alliance militaro-financière de 1892 et facilite le travail des agents français, consulaires et navals, dont les gestes de courtoisie et la venue sont autant d'occasions de rendre honneur pour honneur, piété pour piété. En mai 1912, la célébration de l'amitié militaire franco-russe se déploie lors des cérémonies commémoratives menées à Sébastopol en présence de l'agent consulaire français, le très zélé vice-consul Gay, et du lieutenant de vaisseau Pamard, commandant la *Reine-Blanche*, le stationnaire de Constantinople¹⁰³. Une fois les visites protocolaires faites, le commandant de la *Reine-Blanche* mène une délégation de 12 matelots porter une couronne sur le nouveau monument aux morts russes, une chapelle, dans laquelle sera posée une croix de fer ramenée à la fin du siècle et que la France restituait à la Russie. La bénédiction solennelle de l'édifice, la présence d'une poignée de vétérans russes du siège, un discours de circonstance célébrant « l'amitié noble et sincère » précèdent la visite du cimetière français, dont le terrain a été donné à la France et qui est « admirablement tenu » par l'agent consulaire, conservateur officiel du lieu¹⁰⁴. Dans l'Empire ottoman comme en Grèce, le souvenir des luttes communes et des partenariats passés apaise également tous les contentieux entourant la cession de terrains, la restauration des tombes, l'érection ou le relèvement des monuments.

Avant 1914, le souvenir des guerres menées en mer Méditerranée et sur ses périphéries tout au long du XIX^e siècle est dispersé en trois territoires distincts. Outre-mer, ce territoire est presque exclusivement funéraire et couvre tout l'ourlet des côtes méditerranéennes où le temps et l'isolement menacent de dégradation les sépultures et leurs appareils. Dans la capitale, les villes et les ports s'accumulent, mais sans ordre, les reliques, les monuments et les trophées

¹⁰¹ S'appuyant sur un large faisceau de témoignages et de souvenirs, la thèse dominante, évidemment grossie pour mieux diaboliser le Prussien et le Bavarois de 1870-1871, veut que les Français et les Russes menèrent en 1854-1855 une guerre de gentilshommes, respectueux du droit des gens, pleine de courtoisie.

¹⁰² La photographie de la couronne (et peut-être du cimetière) transmise par le maire de la ville n'est pas parvenue au ministère selon une note jointe à son courrier. SHD-MV, BB⁸ 1776, Nicolas Wetzel au chef d'état-major général de la marine, 16 mai 1895.

¹⁰³ SHD-MV, BB³ 1349, lieutenant de vaisseau Pamard au ministre de la Marine, 30 mai 1912.

¹⁰⁴ *Ibid.*

privant Toulon d'un monument à la mesure de son rôle logistique et militaire. Dans les musées, parisiens et provinciaux, les représentations picturales et divers *memorabilia* ont été dispersés par des logiques divergentes, avant que la refonte du musée de la Marine après 1945 et surtout celle de son antenne toulonnaise ne rendent une certaine visibilité aux principaux combats et campagnes passés du XIX^e siècle.

Si les supports iconographiques, monumentaux et matériels de la mémoire sont affectés par cet enfouissement et cette dispersion, l'histoire navale, que l'on entend de la bouche des parents et des chefs et que l'on apprend dans les manuels et les livres d'histoire, entretient un puissant sentiment de filiation, de respect pour des « anciens » et donc de piété¹⁰⁵. L'occasion de voir de ses yeux une relique, un trophée ou de visiter un cimetière naval et de passer par les parages d'une bataille (Trafalgar, Navarin, les Détroits) ranime alors ces sentiments de gratitude et d'estime¹⁰⁶ dont témoigne cette habitude, encore vivante, de ne jamais passer directement au-dessus du *Bouvet*, coulé aux Dardanelles, sans jeter une gerbe¹⁰⁷. C'est bien par l'histoire enseignée et reçue, nationale et navale, parfois romanesque mais souvent lucide, que la mémoire prend sens et permet de renouer chaudement avec un passé toujours vivant, car toujours admiré¹⁰⁸.

¹⁰⁵ Jean Martinant de Préneuf & Martin Motte, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des Armées*, n° 257, 2009, p. 27-43.

¹⁰⁶ Joseph Blot, *Campagne de l'iphigénie*, *op. cit.*, p. 152-153.

¹⁰⁷ S.v. « Roger Jahan. Officier de Marine », en ligne : <http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/RogerJahanOfficier.pdf>.

¹⁰⁸ Nous poursuivons cette réflexion sur l'histoire navale des luttes maritimes dans une des parties d'une HDR en cours sur la marine nationale en Méditerranée au XIX^e siècle.

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 :

<http://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 xv^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-xx^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 Ier
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

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 xxe 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 xixe siècle
 18. Travail et travailleurs maritimes (xviii-xxe siècle). Du métier aux représentations
 17. Course, piraterie et économies littorales (xve-xxie 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 xviiiè 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 xvie-xixe 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 (xvie-xixe siècle)
 - 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne
 1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 28
Sortir de la guerre
sur mer

Olivier Chaline,
Tristan Lecoq
& Patrick Boureille

Lancée par les historiens de la première guerre mondiale et envisagée sous un angle principalement terrestre, la notion de « sortie de guerre » est-elle pertinente pour les conflits maritimes ? Si oui, de quelle manière ? Au-delà du retour des combattants et des mémoires du conflit, la logique de milieu se fait ici très fortement sentir. Les espaces ne sont pas les mêmes et les temporalités non plus. Comment faire savoir, parfois à l'autre extrémité du monde, que les hostilités sont suspendues ou s'achèvent ? Qu'advient-il des conditions de navigation et des circuits commerciaux, parfois redéfinis, propres au temps de guerre ? Le retour à la paix est-il si attrayant ? Que faire des navires de guerre désormais trop nombreux, ceux des vaincus mais aussi ceux des vainqueurs ? Et des personnels désormais inutiles ? Quelles leçons tirer du conflit, aussi bien en termes de matériels, que d'opérations navales ou de coopérations avec des alliés ? Autant de questions auxquelles répondent une série d'études, du Moyen Âge viking à la fin de la Guerre froide.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Couverture : Atelier Papier

25 €

979-10-231-0641-1