

numéro

20

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

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

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

Id Robichon : 979-10-231-1213-9



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

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

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

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

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

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

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

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

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

PDF À L'ARTICLE :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

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

sup@sorbonne-universite.fr

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

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

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

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

COMBATTRE À LA MER

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

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

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

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

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

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

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

II

VARIA

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

III

CHRONIQUE

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

IV
COMPTES RENDUS

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

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10

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

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

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

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

I. DOSSIER

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

Commémorer et représenter

LES MISSIONS MARINE EN 1917-1918

François Robichon
Professeur d'histoire de l'art contemporain
Université Charles de Gaulle, Lille

Cet article fait suite à une première étude sur les missions d'artistes aux armées durant la Grande Guerre, parue en 2000¹. De nombreuses incertitudes demeurent, liées au manque d'archives ou à la difficulté d'accès à des fonds qui pourraient préciser les détails de ces missions. Mais le cadre général était déjà globalement fixé. La présente étude apporte des précisions sur les missions en armée navale et ouvre des pistes pour de futures recherches et la constitution d'un catalogue d'œuvres.

L'autre jour, M. Dalimier², visitant le salon des « Peintres de la mer³ » eut une idée de tous points excellente. « Nous avons envoyé, dit-il, des peintres aux armées, et l'on peut voir au Luxembourg les ouvrages qu'ils ont rapportés du front. Pourquoi ne pas donner à d'autres artistes – et parfois aux mêmes – mission de se rendre dans les grands ports de France, pour y étudier la vie maritime en temps de guerre, l'aspect pittoresque de Marseille, par exemple, ou du Havre, des débarquements, des uniformes de toutes couleurs qui s'y coudoient, et l'agitation des docks, la silhouette des hydravions et des vaisseaux? » Et nous lui répondîmes : « Cher Ministre, Luce et Peské, et Vallotton et Signac, Asselin et Jacques Blot, et André Verdilhan, que vous voyez ici, sont naturellement indiqués pour un tel rôle. » Si, comme il y a lieu de l'espérer, notre sous-secrétaire

- 1 François Robichon, « Les missions d'artistes aux armées en 1917 », *Cahiers d'études et de recherches du musée de l'Armée*, n° 1, 2000, p. 55-79.
- 2 Albert Dalimier (1875-1936), avocat de formation, député républicain radical en 1906, avait été nommé sous-secrétaire d'État aux Beaux-Arts le 14 juin 1914. Il occupa cette fonction jusqu'au 16 novembre 1917.
- 3 L'exposition des « Peintres de la Mer » ouvre le 16 avril 1917 dans les locaux de la Ligue navale française, 4 avenue de l'Opéra. Le vernissage a lieu le 21 avril 1917, avec affiche d'André Verdilhan. *Le Gaulois*, 18 avril 1917 : la Ligue navale vient en aide aux marins mobilisés. L'exposition réunit des toiles de maîtres (Delacroix, Courbet, Carpeaux, Manet, Toulouse-Lautrec, Jongkind, Boudin, Whistler) et de contemporains (René Ménard, Charles Cottet, Jacques-Émile Blanche, Maurice Denis, A. Lepère, Monet, Renoir). L'auteur regrette l'absence des meilleurs peintres de marine.

d'État des Beaux-Arts donne suite à cette idée, des équipes de peintres de la mer partiront bientôt pour les ports⁴.

L'appel est entendu, et M. Dalimier prend un accord avec le ministre de la Marine, l'amiral Lacaze, le 30 avril 1917. Les missions aux armées d'artistes, créées par arrêté du 8 novembre 1916⁵ sont élargies à l'armée navale, comme l'atteste cette lettre du ministre de la Marine à M. le vice-amiral, commandant en chef l'armée navale, du 15 mai 1917 : « Un règlement pris, d'accord avec moi, avec M. le sous-secrétaire d'État des Beaux-Arts, institue des missions d'artistes en Armée navale dans des conditions analogues à celles qui règlent les missions d'artistes aux Armées⁶ » (signé L. Lacaze).

LES MISSIONS EN ARMÉE NAVALE

178

L'inventaire des artistes missionnés en Marine débute en juin 1917 et se poursuit jusqu'en décembre 1917⁷. Sont cités, sous réserve de confirmation par les dossiers individuels des artistes : Adler (Jules), Arnoux (Guy), Asselin (Maurice), Cayon (Henri Félix), Dauphin (Louis), Dumoulin (Louis), Félix (Léon), Fouqueray (Charles), Gillot (Louis), Herzig (Édouard), Jeanès (Jean Ernest), Julien (Jean), Lauth (Frédéric), Lhote (André), Marchand (Jean), Martin (Henri), Olivier (Ferdinand), Pinard (René), Souillet (Georges François), Taboureau (Georges) dit Sandy-Hook, Verdilhan (André).

Cette liste reste malgré tout provisoire, les sources archivistiques étant incertaines et lacunaires. Mais l'essentiel n'est pas là : les missions organisées au début de la guerre par le musée de l'Armée, qui bénéficiait de facilités auprès du Grand Quartier Général pour ses artistes, ne concernent pas l'armée navale, si l'on excepte les fusiliers marins peints par Fouqueray en Belgique.

Ainsi, pour la 5^e mission, de juin 1917, la commission de sélection des artistes, présidée par Léonce Bénédite, conservateur du musée du Luxembourg, sélectionne, dans les mêmes conditions, les premiers peintres pour les missions en armée navale. Les artistes doivent être en principe dégagés de toute obligation militaire, répondre à un but déterminé, et en assurer les charges⁸. Le choix des candidats répond à des objectifs précis, définis dans une note du 1^{er} février 1917 :

4 *Le Carnet de la semaine*, 6 mai 1917.

5 *Journal officiel* du 24 novembre 1916.

6 Archives nationales (désormais AN), F21/3970/1, Missions artistiques aux armées.

7 Des dossiers d'artistes signalent des missions jusqu'en mai 1918.

8 Arrêté du 8 novembre 1916 (*JO*, 24 novembre 1916) : « Art. 2. Peuvent être chargés de missions, les artistes qui sont libérés de toute obligation militaire ; le peuvent également, mais sous réserve du consentement de l'autorité militaire, les réformés temporaires, les hommes du service auxiliaire ou de la réserve de l'armée territoriale. — Art. 5. Les missions artistiques

Quel est le but de cette mesure ? Permettre à des peintres contemporains de se documenter pour traduire, par la peinture, par l'illustration des journaux et des livres, des épisodes de la guerre actuelle. Aider par ce fait les futures histoires de la guerre. Pour cela, il faudrait ne confier ces mandats qu'à des professionnels avérés, ayant fait leurs preuves. Autant que possible des spécialistes. Faire en sorte que ces derniers, fort peu nombreux, ne soient pas privés de ce permis indispensable alors que des artistes bien moins qualifiés en sont nantis, cas qui vient de se produire⁹.

Ainsi les quatre premiers sélectionnés pour les missions de juin 1917 – Maurice Asselin, Louis Dumoulin, Léon Félix et Henri Martin – sont des artistes confirmés : Dumoulin, nommé peintre de la Marine en 1891, est affecté aux ports du nord – Le Havre, Dieppe, Calais, Dunkerque – ; Henri Martin, décorateur impressionniste, se rend à Marseille et Toulon ; Maurice Asselin, paysagiste fauve amoureux de la Bretagne part pour Rouen ; Léon Félix, nommé peintre de la Marine en 1910, est le seul embarqué pour Corfou. Même éclectisme le mois suivant avec Charles Fouqueray, Frédéric Lauth (1865-1922), Jean Marchand (1883-1940), Georges Souillet (1861-1947) et Georges Taboureau, dit Sandy-Hook. Paul Signac, pressenti, n'est finalement pas parti.

Si Fouqueray – depuis 1908 – et Sandy-Hook – depuis le 21 mars 1917 – sont des peintres de la Marine, Lauth est un portraitiste réputé à Paris, Jean Marchand, un cubiste tempéré, et Souillet un paysagiste post-impressionniste. La commission fait même un choix audacieux en la personne d'André Lhote, un des défenseurs et théoriciens du post-cubisme, envoyé en mission en août. Ce choix est salué dans *Le Carnet de la semaine* du 17 juillet 1917 : « Quand M. Dalimier envoie peindre dans les ports de mer des artistes comme Puy, Asselin, Marchand, André Lhote, Daniel Dourouze, on ne saurait trop applaudir ». Tous ces peintres – Jean Puy et Daniel Dourouze ne figurent pas dans les inventaires – sont des tenants d'une tradition moderne et en aucun cas des peintres militaires ou peintres de marine.

aux armées ont un but déterminé et limité, et les artistes à qui elles sont confiées reçoivent, avant leur départ, des instructions précises et formelles sur le travail qui leur est demandé et la région ou zone de front où ils sont envoyés. — Art. 7. Les missions peuvent avoir une durée d'un mois au maximum. Elles sont renouvelables. Elles sont gratuites, et toutes les charges de séjour, d'entretien et de nourriture sont supportées par les intéressés. — Art. 12. Dès leur retour de mission, et avant d'en faire tout autre emploi, les artistes doivent présenter tous leurs travaux au sous-secrétariat d'État des Beaux-Arts, qui se réserve le droit de choisir et d'acquérir, pour un prix à déterminer par l'administration, telles des œuvres qui lui seront soumises. Les artistes devront, en outre, déposer à titre gracieux, au musée de l'Armée, un au moins de leurs croquis ou études ».

9 AN, F/21/3969.

Léon Félix est un cas particulier, car il est envoyé en mission embarquée à destination de l'armée navale d'Orient où il séjourne de juillet à novembre 1917¹⁰ :

L'été dernier, une mission des Beaux-Arts et de la Marine, la première du genre, conduisit le peintre Léon Félix dans les ports de la Méditerranée orientale où il passa plusieurs mois au milieu de nos marins. Sur les instances de quelques-uns d'eux, l'artiste entretint l'amiral de la création à Paris d'un Musée de la guerre et obtint de lui qu'il laissât faire, pour ce musée, le dessin reproduit aujourd'hui par *l'Illustration*.

Après avoir publié dans le numéro de *l'Illustration* du 19 janvier 1918 le portrait de l'amiral Gauchet, réalisé à Corfou durant l'été 1917, il publie dans celui du 11 mai 1918 deux peintures : *Dragage de mines sous-marines, observé de la nacelle d'un dirigeable* et *Arrivée des rescapés du « Golo II » sur un bâtiment en rade de Corfou*, croiseur auxiliaire torpillé le 22 août 1917 en mer Ionienne. L'artiste se trouvait à bord du navire de l'escadre.

180

Les achats de l'État aux expositions des peintres envoyés en mission aux armées, qui se tiennent au retour des missions d'avril 1917 à janvier 1918 au musée du Luxembourg, ne sont pas nombreux en ce qui concerne l'armée navale¹¹. On en dénombre six : Ferdinand Olivier¹² (4 juillet 1917, *Canonnières avec pavillon arrière / Canonnière*), Charles Fouqueray¹³ (4 juillet 1917, *Sur l'Yser, sud de Nieuport / La drague*), Llano-Florès¹⁴ (16 octobre 1917, *Navires hôpitaux / Carénage du sous-marin Cigogne*). Si les deux premiers sont des habitués des salons parisiens et régulièrement achetés par l'État, le dernier est une révélation :

Mais de tous ces peintres, le plus peintre, le plus coloriste et le mieux doué en fait de pittoresque est incontestablement Llano-Florès. Envoyé par le ministère de la Marine à Toulon, il en est revenu avec un ensemble important de peintures, dont certaines, à vrai dire, ne sont que des études, mais qui toutes sont un régal pour notre œil. Ce jeune homme ira loin¹⁵.

Après des critiques nombreuses sur ces expositions et les choix effectués par la commission, notamment par le critique d'art du *Temps*, Thiébauld-Sisson,

10 Service historique de la Marine (désormais SHM), CC7 4^e Moderne 2314 35. Félix est de retour en France le 23 novembre 1917 ; il est nommé commissaire auxiliaire de la Marine et se trouve affecté à la création du service du camouflage jusqu'à la démobilisation.

11 La liste des achats de l'État dans les expositions, avec les arrêtés correspondants, se trouve dans AN, F/21/4079.

12 AN, F/21/4253, achat 4 juillet 1917, affecté au Ministère de la Marine.

13 AN, F/21/4209, achat 4 juillet 1917.

14 AN, F/21/4238, achat 16 octobre 1917.

15 Thiébauld-Sisson, « Au musée du Luxembourg », *Le Temps*, 20 octobre 1917. – À propos de la cinquième exposition des peintres aux armées.

d'ailleurs membre de la commission¹⁶, il semble que les dernières missions de la fin de l'année 1917 et du début de l'année 1918 se soient faites dans la discrétion. Une sixième exposition les réunit début janvier 1918 : Thiébault-Sisson signale « certaines vues de port de Marseille par Jean Julien, certaines marines d'Asselin et de Verdilhan... des motifs d'embarquement des troupes à Bizerte¹⁷ », mais aucun achat par l'État. Malgré tout, des missions se poursuivent de façon informelle. Ainsi, en mars et mai 1918, Guy Arnoux, dont les activités sont résumées dans son dossier personnel :

- Mars 1918. Se rend à Saint-Nazaire et Nantes pour « seconder au mieux son désir de rapporter des souvenirs d'art qui seront en même temps des documents donnant la physionomie de la guerre maritime actuelle ».

- Mai 1918, chargé de mission à Rochefort et à La Rochelle : circuler dans les ports et rades, auprès des commandants des Centres de Patrouilles avec faculté d'embarquer à bord des bâtiments de patrouilles et auprès des commandants des Centres de l'aéronautique maritime (mais avec interdiction de voler)¹⁸.

181

LA XI^e EXPOSITION DE LA LIGUE MARITIME FRANÇAISE, « LA MER ET LA GUERRE »

Une seule exposition a fait le bilan de ces opérations et donné un aperçu général de la peinture de guerre navale, la XI^e Exposition de la Ligue Maritime Française au Pavillon de Marsan du 15 novembre au 29 décembre 1918. Le comité d'organisation était présidé par Léon Couturier, peintre officiel du département de la Marine.

16 « Depuis bientôt un an que l'institution des peintres aux armées a commencé de fonctionner, aucune des expositions qui ont suivi chaque envoi d'artistes sur le front n'a présenté un intérêt comparable à celui de la dernière, ouverte au musée du Luxembourg en ce moment. // Est-ce à dire qu'on n'y trouve pas matière à critique ? Loin de là. Plus que jamais, le spectateur est amené à regretter qu'à leur retour des armées, où leur séjour n'est en moyenne que de trois semaines, on ne laisse pas la liberté aux artistes de pousser plus loin leurs travaux et de donner à leurs impressions un accent plus définitif. Pour tirer de l'institution des peintres aux armées tous les résultats qu'elle est capable de fournir, il serait nécessaire que la durée de la mission fût étendue à deux mois au lieu d'un, et qu'après avoir recueilli leurs observations pendant un mois sur le front, les missionnaires puissent disposer d'un second mois pour transformer en tableaux leurs esquisses. J'ajoute que l'État ne perdrait rien à leur acheter moins de travaux incomplets et à leur payer un prix plus élevé pour l'œuvre unique qu'il aurait jugé à propos de retenir. En procédant comme on l'a fait jusqu'ici et en mettant en demeure les artistes d'accepter les prix de famine qu'on leur offre, on les lèse d'autant plus qu'on leur achète davantage, et on les indispose. Une réforme s'impose donc, et pour la durée de la mission, et pour le mode d'achat. Nul doute que la commission des peintres aux armées ne s'en rende compte et ne révise sur ces deux points un règlement élaboré d'une façon trop hâtive » (*ibid.*).

17 François Thiébault-Sisson, « Au musée du Luxembourg », *Le Temps*, 6 janvier 1918.

18 SHM, CC7 4^e Moderne 2313 1.

L'exposition fut inaugurée par le président de la République Raymond Poincaré, le 26 novembre, en présence du ministre de la Marine, Georges Leygues¹⁹.

C'est bien naturellement que la publication de la Ligue maritime française a fait un compte rendu exhaustif de cette manifestation. La relative discrétion des journaux du temps tient certainement à une actualité très chargée :

Ouverte le 15 novembre, fermée le 29 décembre, la XI^e Exposition de la Ligue Maritime, au Pavillon de Marsan, a été un très grand succès. M. le Président de la République, M. Leygues, ministre de la Marine, M. Lafferre, ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, M. Simon, ministre des Colonies, M. Cels, sous-secrétaire d'État aux Travaux publics, M. Bouisson, Commissaire aux Transports Maritimes, sont venus visiter l'Exposition et se sont vivement intéressés aux envois des peintres de marine, aux trophées maritimes enlevés à l'ennemi, aux modèles des navires ayant pris part à la guerre, et à la documentation réunie pour la première fois dans l'ordre d'idées qui a présidé à l'organisation de l'exposition²⁰.

182

En l'absence de catalogue, c'est le numéro spécial de la *Ligue maritime* qui donne le plus grand nombre d'informations sur l'exposition, passant en revue un grand nombre d'artistes présents²¹ :

Le Ministère de la Marine ayant envoyé en mission à l'armée navale ou aux patrouilleurs un certain nombre de peintres officiels du Département, il y avait, parmi les toiles, les aquarelles et les croquis rapportés par ces artistes, quantité de documents dont le public ne pouvait manquer d'être frappé, et qui constituaient une série de visions, différentes suivant chaque artiste, mais d'une valeur d'évocation considérable.

La grande nef fut donc consacrée à la présentation d'un choix fait par les artistes eux-mêmes de leurs toiles.

La peinture militaire avant 1914, réduite à l'illustration de grandes manœuvres ou à la reconstitution des épisodes historiques, avait, aux Salons et aux petites Expositions, à peu près complètement perdu tout caractère de vie et d'originalité. C'était de la photographie en couleurs ou de l'image chromolithographique. Les missions de peintres aux armées ont fait revivre

19 *La France maritime et coloniale*, 18 novembre 1918 : « Annonce de la onzième Exposition de la Ligue Maritime française au Pavillon de Marsan ». « M. Raymond Poincaré à l'Exposition de la Ligue Maritime », *Le Gaulois*, 27 novembre 1918. *Le Petit Parisien* du 14 novembre 1918 annonce l'ouverture de l'exposition pour le lendemain et la participation du ministère de la Marine et le sous-secrétariat d'État de la marine marchande. Le numéro du 27 novembre parle de l'inauguration de la veille.

20 *La Ligue maritime*, n° 173, 20 janvier 1919 : XI^e Exposition de la Ligue maritime.

21 Jean Le Gouin, « La Mer et la Guerre », *La Ligue maritime*, n° spécial, 25 avril 1919.

la peinture militaire en la transformant complètement, en lui permettant de remplacer son poncif et son convenu par des visions d'une vigueur et d'une âpreté considérable. Les 'batailles' à la mode de Lebrun et le 'tableau de bataille' à la mode d'Yvon, sont maintenant de la formule ancienne, et la peinture militaire a retrouvé sous un aspect nouveau son caractère de vie et d'énergie.

Il en est de même pour la peinture de marine. Celle-ci n'avait point du tout les mêmes causes de crise que la peinture militaire : le paysage maritime et la vie des marins, avec Cottet, Maufra, Granchi-Taylor, Henri Rivière, Simon, Le Goût-Gérard, Ménard, Couturier, Bourgain, Tattegrain, Auburtin et tant d'autres offraient à l'art français la plus riche et la plus intéressante moisson, à laquelle Méheut ajoutait la valeur d'un art décoratif absolument remarquable.

La guerre a donné à ces artistes un nouveau domaine ou plutôt les visions de guerre ont enrichi, élargi ce domaine, dans lequel, en particulier, l'art si extraordinaire du camouflage, transformant les silhouettes et le coloris des navires, a jeté une note passagère, mais souvent déconcertante.

Dans cette exposition figurent des peintres envoyés en mission à l'armée navale et des peintres qui ont eu accès à l'armée navale par d'autres voies, notamment les peintres officiels de la Marine. L'exposition de tableaux est ainsi résumée dans le numéro spécial de la *Ligue Maritime* :

Eugène-Louis Gillot

Panneau du fond de la grande nef. Grande toile représentant un chaland camouflé faisant route sur une mer épaisse et lourde entre deux destroyers également camouflés. Entourant cette toile, une tête de marin, des vues du port et de l'arsenal de Toulon, un départ d'hydravion, des déchargements de navires, une forge étincelante de feu, le portrait de l'amiral Lacaze.

Ferdinand Olivier

Arsenal de Venise, Rouen, Martigues, rade d'Aden, baie d'Along.

Frédéric Montenard

Tableau de la précédente exposition *À la mémoire des héros du Bouvet*, acheté par l'État placé dans le cabinet du ministre de la Marine.

Quatre tableaux : *Vieux port de Marseille*, une *Vague*, *Rentrée des chalutiers aux Sables d'Olonne*, étude de pêcheur de Marseille.

Angot

Feuillets d'albums aquarellés : bateaux camouflés, dirigeables jaunes. « Voilà de la vraie peinture de guerre saisie en passant avec un sens très juste du mouvement et de la couleur saisis au vol ».

Maurice Bourguignon

« Un spécialiste de l'hydraviation sur le littoral d'Algérie qu'il nous révèle en quatorze toiles d'une couleur exceptionnellement vibrante. »

Charles Fouqueray

« À notre Exposition précédente, Charles Fouqueray avait présenté un panneau à la gloire des combattants de l'Yser, panneau d'une vigueur émouvante et d'une composition poignante que le ministère de la Marine a depuis lors placé dans son entrée officielle à la place d'honneur, en face du portrait historique et classique de Colbert.

Fusiliers-marins sur l'Yser et pages sur la navigation en convois, garde de la colonne mouvante, attaque par un sous-marin, bataille contre ce sous-marin, sauvetage des naufragés, remise de la route aux navires du convoi, etc. ».

Sandy-Hook

Combat d'un cargo contre un sous-marin.

Paul Bernard Morchain

Marine sur les fleuves et les canaux, la vie de nos canonnières fluviales en Champagne et dans le Nord.

Le Sénéchal de Kerdreoret

Morutier à quai au bassin de Saint-Malo.

Quentin-Brin

Paysage de Bretagne.

Jean-Philippe Paguenaud (dit Jean-Louis)

Destroyer filant sur une mer au ton jaune et terreux sous un ciel gris et un gros dreadnought.

De Belair

Paysage de mer avec torpilleur.

Delance

Trois vues de Bruges et de la côte belge.

Louis Dauphin

Louis Dauphin est un des peintres du Département de la Marine qui ont, durant cette guerre, le plus vécu sur mer au loin et le plus circulé de la mer du Nord à la mer Egée. Six aquarelles d'Orient, côte syrienne.

Léon Félix

Comme Dauphin, Félix a vécu aux escadres d'Orient... portrait de l'amiral Gauchet, Le Pirée, Salamine, intérieur de la batterie du *Courbet* au combat, l'attaque du *Harle* dans le détroit de Messine, intérieurs du sous-marin *Arthémise* et arrivée à bord du *Trouville* des rescapés du *Golo II*.

Pierre Gatier

42 aquarelles et gravures, étude patiente de tous les outils, de tous les engins de la guerre maritime par série : effets de camouflage, bateaux-hôpitaux, ports et quais, docks, grues, déchargements, dirigeables, ballons captifs, dragage des mines, etc.

Jean Francis Auburtin

Une baie, au rivage de laquelle chante un chœur de sirènes.

Henry Gervèse

Série de charges de marins.

Henri Félix Cayon

Cinq envois qui évoquent la guerre sur la côte occidentale d'Afrique. Barre d'Agadir, Port de Dakar, Quai à Dakar, Arrivée de Diagne, Débarquement de permissionnaires à Dakar.

Achille Granchi-Taylor

Peintre des pêcheurs bretons, Concarneau.

Maxime Maufra

Disparition de la *Provence*, torpillée et coulant par l'arrière.

Georges François Souillet

Série d'études peintes à Boulogne et à Dunkerque.

Ferdinand Gueldry

Fusiliers marins et hydravion effectuant un virage hardi au ras des rochers.

Léon Couturier

Une tête de marin, des cuirassés, un panneau de Dixmude, le crime de la *Lusitania* et des officiers de marine tenant le guet au bord de la falaise.

Léon Haffner

Dessins et illustrations du secrétaire de la Ligue Maritime.

À l'issue de l'exposition, l'État achète plusieurs œuvres. Par arrêté du 31 décembre 1918, sont acquis : Dauphin, *Corfou* (aquarelle) ; Léon Félix, *Recherche d'un champ de mines à bord d'un dirigeable* (peinture), attribué au Ministère de la Marine ; Gatier, *Aérostation maritime A. T. 4* (cadre de dessins) ; Cayon, *L'arrivée de M. Diagne à Dakar* (peinture) ; Fouqueray, *Arrivée d'un convoi en rade de Brest* (peinture) attribué au ministère de la Marine.

186

Quelques semaines plus tard s'ajoutent à la liste trois œuvres de Gillot²² attribuées elles aussi au ministère de la Marine (arrêté du 21 janvier 1919), achats mentionnés dans l'article de la *Ligue maritime* qui date du 25 avril. Deux de ces tableaux figurent à son exposition personnelle à Marseille en juillet 1918 (n° 56 : *Saint-Raphaël, sur le Slip* ; n° 59 : *Saint-Raphaël, F.B.A. au départ*) et les trois tableaux figurent à son exposition personnelle galeries Georges Petit en octobre 1920 comme appartenant au ministère de la Marine sous les titres suivants : n° 72 : *Le convoi camouflé ; en Méditerranée* | n° 125 : *Le départ. École d'aviation de la Marine ; Saint-Raphaël* | n° 146 : *Sur le sloop. École d'aviation de la Marine ; Saint-Raphaël*.

QUELQUES PEINTRES EN ARMÉE NAVALE.

Les missions de 1917 et l'exposition de la Ligue maritime font ressortir deux types d'artistes : les peintres familiers du ministère de la Marine ou déjà peintres officiels de la Marine – Léon Couturier, Louis Dauphin, Charles Fouqueray –, et des artistes intéressés par un champ de la guerre moins exploité, moins vu que les tranchées du front. Les dossiers personnels de ces peintres au Service historique de la Marine permettent de préciser leurs profils et leurs itinéraires²³.

²² AN, F/21/4213. Le tableau intitulé *En route* est une œuvre de grand format (160 x 190 cm) achetée pour 4 000 francs alors que les deux autres, de petit format (0,40 x 0,65), le sont pour 1 000 francs chacun.

²³ De nombreux dossiers conservés au Service historique de la Marine n'ont pu être consultés à cause des délais considérables imposés.

Charles Fouqueray²⁴, nommé peintre de la Marine en 1908, est un artiste confirmé. Il réalise de nombreuses œuvres exécutées au Front : sur l'Yser, à Dixmude et à Nieuport, ainsi que dans la Somme, aux fronts de mer et en armée navale, aux bases d'Orient, et dans le bassin oriental de la Méditerranée, en Syrie, en Égypte et à Constantinople. Il publie une sélection de croquis dans un album *Le Front de mer* paru en janvier 1918.

Léon Félix²⁵, nommé peintre de la Marine en 1910, est envoyé en mission en juin 1917. Il embarque pour Corfou en juillet. Au retour, le 23 novembre 1917, il est nommé commissaire auxiliaire de la Marine et se trouve affecté à la création du service du camouflage, jusqu'à sa démobilisation. En décembre 1918, l'État lui achète une œuvre, *Recherche d'un champ de mines à bord d'un dirigeable* :

J'ai eu ce matin l'agréable surprise d'être avisé que l'État m'avait acquis pour la somme de quatre cents francs une des études que j'ai rapportée d'une mission officielle en armée navale et qui était exposée au Pavillon de Marsan à la dernière exposition de la Ligue maritime sous le titre *Recherche de mines à bord d'un dirigeable*²⁶.

Louis Gillot²⁷, peintre d'histoire et peintre du Musée de l'Armée, passe deux années sur le front. Envoyé en mission en octobre 1917, il travaille à Marseille, Toulon et Saint-Raphaël où se trouve l'école de l'Aéronautique navale. Il expose sa production Galerie Lambert à Marseille du 22 au 31 juillet 1918 puis aux Galeries Georges Petit, du 26 octobre au 15 novembre 1920. La préface de Léonce Bénédite, conservateur du musée du Luxembourg, est particulièrement louangeuse : « C'est cette condensation de tout ce qui se rapporte à l'observation et au sentiment, cette synthèse des spectacles vus et vécus qui donne à cet ensemble de tableaux leur caractère d'images inoubliables ».

Le 13 mai 1921, Gillot est nommé peintre de la Marine et promu officier de la Légion d'honneur²⁸. Il est le fondateur de la Société nationale des Beaux-Arts de la Mer, constituée à Paris en novembre 1919 : « On peut dire qu'elle est née du contact qui s'est établi pendant et après la guerre entre les artistes peintres que la Marine a envoyés en mission sur tous les théâtres d'opérations, artistes tels

24 SHM, CC7 4^e Moderne 1306 22 et 2513 6.

25 SHM, CC7 4^e Moderne 2314 35.

26 AN, F/21/4207, Lettre à M. Moullé du 17 janvier 1919.

27 SHM, CC7 4^e Moderne 2314 42.

28 Au printemps de 1920, Gillot écrit au ministre de la Marine pour poser sa candidature au titre de peintre de la Marine : « Les travaux que j'ai faits pendant ma carrière d'artiste sur ce genre particulier peuvent, je l'espère, justifier cette faveur. Pendant la guerre j'ai obtenu de votre département différentes missions à la suite desquelles l'État a acquis plusieurs œuvres qui sont maintenant au Ministère de la Marine » (cité par Roland L. Higgins, « E. Louis Gillot », *L'Art et la Mer*, n° 12, décembre 1976).

que MM. Gillot, Fouqueray, Gatier, Chigot, Dauphin, Félix, Arnoux, Matisse, Pinard, etc. » (cité par Higgins)

Pierre Gatier²⁹, peintre de la Marine en 1907, est une exception. Fils et petit-fils de marins, il naquit à Toulon en 1878. Mobilisé dans l'artillerie de forteresse côtière, il saisit l'occasion au printemps 1916 de passer dans la Marine avec le grade de commissaire auxiliaire de 3^e classe. Affecté à Boulogne-sur-Mer en septembre 1916, il fait l'expérience de l'observation des bateaux par périscope de sous-marin. Il est affecté à la section de camouflage de Rochefort en janvier 1917, puis envoyé en mission en septembre 1917 en Angleterre pour s'initier aux méthodes de déstructuration visuelle mises au point. Il se retrouve à Paris dans l'atelier de camouflage situé au Jeu de Paume à Paris. Pierre Gatier est présent à la X^e Exposition de la Ligue maritime de janvier 1918 et à la XI^e Exposition de la Ligue maritime française au Pavillon de Marsan. À l'issue de l'exposition, par arrêté du 31 décembre 1918, l'État lui a acheté *Aérostation maritime A. T. 4*, cadre de dessins pour 400 f.

188

Georges Taboureau³⁰, dit Sandy-Hook, sera nommé peintre de la Marine le 21 mars 1917, quelques mois avant sa première mission. Lors du renouvellement de son titre, il fait valoir les services suivants :

1. Mission en armée navale pour le sous-secrétariat des Beaux-Arts et pour le ministère de la Marine, 20 juin 1917.
2. Mission Méditerranée (sous-marins), 23 janvier 1918.
3. Attaché à la DGGSM Section de camouflage.

Paul Morchain³¹, né à Rochefort-sur-Mer en 1876, est fils d'un chef d'escadron d'artillerie de marine et petit-fils d'un ingénieur de la marine. Il fait carrière à la Société des Artistes français où il expose chaque année des marines. Conservateur du musée de Rochefort depuis 1920, il est nommé peintre de la Marine le 13 mai 1921. À l'exposition de souvenirs maritimes de la Guerre 1914-1918 au Musée des Invalides, il propose les œuvres suivantes (lettre du 26 février 1922) :

1. *Les fusiliers marins sur l'Yser*, peinture.
 2. *En convoi. Océan atlantique*, peinture.
 3. Un dessin rehaussé, *Canonnière embossée sur le canal de la Marne au Rhin* (0,45 x 0,50).
 4. Une gravure sur bois, *Cargos camouflés dans le port de La Pallice* (0,45 x 0,50).
- René Pinard, né à Nantes, est mobilisé au 1^{er} régiment d'artillerie de 1915 à 1917. Puis il obtient une première mission en juin 1917 dans le secteur

29 SHM, CC7 4^e Moderne 2434 13.

30 SHM, CC7 4^e Moderne 2513 15.

31 SHM, CC7 4^e Moderne 2315 28.

des Vosges et une seconde en armée navale en novembre 1917. Il embarque fin 1917 sur la *Kerdonis* de la 4^e escadrille des chalutiers dragueurs de mines basée à Lorient. De ses 18 mois à la 4^e escadrille des Patrouilleurs de l'Océan, il a rapporté un ensemble d'œuvres groupées dans un album édité par Devambeze intitulé *À bord des chalutiers dragueurs de mines* (1920). Il est nommé peintre de la Marine le 13 mai 1921.

Lorsqu'il expose du 8 février au 25 mars 1926 au Cinquantenaire de la Fondation des Prix du Salon et Boursiers de voyage au Grand Palais, il demande le prêt de deux de ses dessins exposés dans la Salle des Souvenirs maritimes du Musée des Invalides : *L'homme et la mine* et *Le convoi de nuit*. Leur mode d'acquisition est inconnu.

Jean Julien, né à Marseille en 1888, est élève de l'École nationale des beaux-arts dès 1905. Exempté en 1910, il est maintenu exempté par la commission de réforme des Bouches-du-Rhône le 29 mars 1917. Chargé de mission artistique en armée navale en octobre 1917, aucune de ses œuvres n'est retenue par l'administration des beaux-arts lors de l'exposition de janvier 1918 au musée du Luxembourg. Il obtient le titre de peintre de la Marine en 1933.

UN PATRIMOINE DISPERSÉ

Face à la difficulté de présenter l'ensemble des œuvres achetées durant la guerre par manque d'espace – le musée du Luxembourg est depuis longtemps saturé, le musée d'histoire de France au château de Versailles est en sommeil depuis 1870, le musée de la Marine, toujours abrité dans le palais du Louvre, est à l'étroit et en instance de déménagement – le gouvernement se tourne tout naturellement vers le musée de l'Armée, même si sa vocation exclut a priori l'armée navale³².

Une salle dite des « Souvenirs maritimes de 1914-1918 » est inaugurée le 16 avril 1923 avec trois salles consacrées aux armées alliées³³. Ce projet, évoqué dès la fin de l'année 1920, comprenait, outre des objets divers, des dessins et

³² Par décret du 28 avril 1919, le musée naval du Louvre est rattaché au ministère de la Marine.

³³ « La galerie des Alliés au musée de l'Armée », *L'illustration*, 21 avril 1923. L'article ne mentionne pas la salle des « souvenirs maritimes ». « La galerie des Alliés au musée de l'Armée », *Le Temps*, 17 avril 1923 : « Le président de la République inaugurerait, ce matin, en l'hôtel des Invalides, la nouvelle galerie des armées alliées et la salle de la marine de guerre française, qui complètent maintenant le Musée de l'Armée, en évoquant de la façon la plus impressionnante les glorieux souvenirs de la guerre de 1914-1918. [...] Dans le fond de la galerie, une salle spéciale a été consacrée à la marine de guerre française. Elle porte le nom de l'amiral Victor Senès, qui, on le sait fut tué à l'ennemi. Elle montre, à côté de souvenirs d'officiers de marine morts pour la France, un modèle du *Danton*, bâtiment qui fut coulé, ainsi que des modèles de dragueurs de mines, d'hydravions, de mines et de torpilles. Des aquarelles et des peintures y représentent divers bâtiments qui furent coulés pendant la guerre navale ».

tableaux réalisés par des peintres de la Marine³⁴. Dans la notice descriptive des galeries de la Grande Guerre, publiée par le Musée de l'Armée en 1923, la salle dite de l'amiral Victor Senès comprend des portraits, des tableaux et des gravures. On en ignore le détail, mais on peut supposer qu'un certain nombre d'œuvres achetées par l'État et affectées au ministère de la Marine pouvaient s'y trouver. Cette salle a été supprimée lors du transfert du musée de la Marine au Palais de Chaillot en 1937 et le musée de l'Armée n'a pas conservé d'œuvres³⁵.

Un autre projet se développe, celui initié par la donation Henri Leblanc en vue de la création d'un musée de la Guerre, donation acceptée en 1917³⁶.

Les souvenirs de la Grande Guerre sont si nombreux qu'ils forment déjà deux musées : celui de l'Armée, aux Invalides, et celui de la Guerre, qu'on doit installer prochainement à Vincennes, sans compter les collections particulières et les canons épars en différents endroits de Paris et en province³⁷.

190

Les collections s'installent en 1924 au château de Vincennes, où elles occupent le Pavillon de la Reine. Le président de la République, Gaston Doumergue, vient les inaugurer en juin 1925³⁸. De nombreuses œuvres réalisées dans le cadre des missions aux armées, achetées ou non par l'État, se trouvent aujourd'hui dans les collections de la BDIC-Musée d'histoire contemporaine. Dans le premier cas, les dessins de Fouqueray et Olivier achetés le 4 juillet 1917, dans le second, de nombreuses œuvres qui ont probablement été données à l'institution, les artistes ne les ayant pas vendues. Cela semble être le cas de Léon Félix avec *l'Arrivée des rescapés du Golo II sur le Trouville*, d'André Lhote qui a visité les ports de La Rochelle et les chantiers de la Gironde, d'André Verdilhan le port de Toulon, de Jean Julien et des *Hydravions à Saint-Mandrier (Var)*, ou encore de Jean Marchand au port de La Pallice.

34 Par lettre du 25 novembre 1920, le ministre de la Marine, Adolphe Landry, annonce la constitution d'un musée des souvenirs maritimes de la guerre de 1914 : « J'ai l'intention de grouper à Paris les divers objets, trophées et souvenirs relatifs à l'action de la Marine pendant la guerre de 1914. Le musée de la Marine au Louvre ne disposant pas de la place nécessaire, j'ai consulté le Département de la Guerre, qui m'a fait savoir qu'il lui serait possible d'affecter à la Marine, à cet effet, une salle du musée de l'Armée établi aux Invalides. Il importe donc de se préoccuper de rassembler et de grouper dans ce Musée, très fréquenté par le public, tout ce qui peut rappeler les hauts faits de notre Marine pendant la dernière guerre et tout ce qui peut l'associer aux honneurs rendus par la nation à nos gloires militaires ». La lettre mentionne « tableaux et photographies, œuvres des peintres de la Marine » (SHM 129,1 BB³).

35 La conservatrice des peintures du musée de l'Armée, Mme Sylvie Le Ray-Burimi, confirme que la collection du musée est pauvre en œuvres à sujet maritime, à l'exception de ce qui est lié à l'aéronautique, et qu'elle conserve des œuvres à sujet terrestre de peintres ayant travaillé pour la Marine.

36 *Le Temps*, 21 janvier 1918.

37 Louis de Meurville, « Au Musée de l'Armée », *Le Gaulois*, 17 avril 1923.

38 *Le Temps*, 28 mai 1925.

Un inventaire des œuvres exécutées en armée navale dans les collections nationales reste à faire, d'autant que des disparitions ont déjà été signalées, comme celles des œuvres de Gillot³⁹. Il semble que cet aspect de la guerre n'ait pas suscité le même enthousiasme que les vues du front. Ainsi, pour l'exposition du cinquantenaire de la Grande Guerre en 1964, le musée de la Guerre de Vincennes ne présentait aucune œuvre de la guerre navale. Une exposition future, dans le cadre du centenaire, pourrait faire découvrir ce patrimoine⁴⁰.

³⁹ Dans son article déjà cité, R. L. Higgins déplore en 1976 que le service des collections de l'État-major de la Marine n'ait aucune trace de ces œuvres, déposées en 1920.

⁴⁰ J'adresse mes sincères remerciements à Thomas Vaisset, Caroline Fieschi, Sylvie Le Ray Burimi et Marjolaine Mourot, qui m'ont aidé dans mes recherches.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

La Real Armada

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

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

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

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

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

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

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

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

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

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

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

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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