

numéro

10-11

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation*

de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7  
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8  
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5  
Tranchant – 979-10-231-1733-2  
Marzagalli – 979-10-231-1734-9  
Marnot – 979-10-231-1735-6  
Emmer – 979-10-231-1736-3  
Harlaftis – 979-10-231-1737-0  
Weber – 979-10-231-1738-7  
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4  
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0  
Lenhof – 979-10-231-1741-7  
Polonia – 979-10-231-1742-4  
D'Angelo – 979-10-231-1743-1  
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8  
Sarrazin – 979-10-231-1745-5  
Sauzeau – 979-10-231-1746-2  
Normand – 979-10-231-1747-9  
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6  
Amorim – 979-10-231-1749-3  
Borde – 979-10-231-1750-9  
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6  
**de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3**  
Bruneau – 979-10-231-1753-0  
Vallejo – 979-10-231-1754-7  
Chaline – 979-10-231-1755-4  
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1  
North – 979-10-231-1757-8  
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or  
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

Éditorial	
<b>Jean-Pierre Poussou</b> .....	5
Introduction	
<b>Gérard Le Bouëdec</b> .....	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
<b>Mathias Tranchant</b> .....	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
<b>Silvia Marzagalli</b> .....	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Bruno Marnot</b> .....	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
<b>Peter C. Emmer</b> .....	63
L'histoire maritime en Grèce	
<b>Gelina Harlaftis</b> .....	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Klaus Weber</b> .....	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
<b>Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt</b> .....	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
<b>Gilbert Buti et Jacques Péret</b> .....	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
<b>Jean-Louis Lenhof</b> .....	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
<b>Amélia Polónia</b> .....	175
L'histoire maritime en Italie	
<b>Michela D'Angelo</b> .....	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
<b>Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino</b> .....	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
<b>Jean-Luc Sarrazin</b> .....	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX <sup>e</sup> siècle	
<b>Thierry Sauzeau</b> .....	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
<b>France Normand</b> .....	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
<b>René Taudal Poulsen</b> .....	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
<b>Inês Amorim</b> .....	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
<b>Christian Borde</b> .....	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
<b>Sylviane Llinares et Philippe Hroděj</b> .....	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
<b>Jean de Préneuf et Martin Motte</b> .....	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
<b>Jean-Baptiste Bruneau</b> .....	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
<b>Eduardo Aznar Vallejo</b> .....	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
<b>Olivier Chaline</b> .....	389
Exploration, découverte et représentations	
<b>Christian Huetz de Lempis et Claire Laux</b> .....	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
<b>Michael North</b> .....	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
<b>Philippe Haudrère</b> .....	421
Bibliographie .....	423

## L'ÉCRITURE DE L'HISTOIRE NAVALE FRANÇAISE À L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE : UN MODÈLE NATIONAL ?

*Jean de Préneuf et Martin Motte*  
(Service historique de la Défense)  
(Paris-Sorbonne – Saint-Cyr Coëtquidan)

On entend ici exposer comment les historiens français du xx<sup>e</sup> siècle ont traité la marine de guerre française de l'ère contemporaine – c'est-à-dire depuis la vapeur. L'enquête révèle un modèle français fondé sur un rapport à la mer spécifique, celui d'une nation à la fois continentale et maritime, et sur la domination de l'État *via* le Service historique de la Marine (SHM). On verra que les guerres mondiales ont laissé une profonde empreinte : la marque durable de la Seconde a paru justifier une étude spécifique, confiée à Jean-Baptiste Bruneau. On proposera enfin un bilan actualisant ceux d'Hervé Coutau-Bégarie et d'Olivier Pétré-Grenouilleau [490, 1349] et indiquant les axes à creuser.

Quiconque mène une enquête historiographique doit faire preuve d'esprit critique, mais court le risque de s'ériger en censeur de travaux sans lesquels les siens n'auraient pas vu le jour. Nous espérons avoir évité cette ingratitude. Nous savons bien, d'ailleurs, que nous n'avons pu repérer les présumés inconscients de nos devanciers qu'à partir d'autres présumés qui feront sourire nos successeurs...

### LA MISE EN PLACE D'UN MODÈLE OU LE RÔLE STRUCTURANT DU SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (1919-1945)

#### Aux origines de l'histoire navale contemporaine

La fin du xix<sup>e</sup> siècle et le début du xx<sup>e</sup> voient une floraison d'ouvrages sur la politique navale dus à des ministres de la marine ou à des officiers.

L'essor colonial en est la cause principale, mais il suscite les critiques des « continentalistes », d'où un débat historique sur la vocation maritime ou terrienne de la France [788, 1535].

Un autre débat oppose les marins : l'école matérielle, ou Jeune École, soutient que les armes nouvelles – la torpille surtout – déclassent les leçons de l'histoire [404]. Le courant opposé s'affirme après 1890 pour triompher vers 1905 [1252] : il s'appuie sur les écrits de l'Américain Mahan, lui-même tributaire d'auteurs français [986]. Pour Mahan, les armes nouvelles affectent les tactiques, mais non les principes de la stratégie, dont l'histoire révèle la pérennité [1110]. La méthode historique est d'ailleurs en vigueur à l'École de guerre terrestre créée en 1876, qui influence l'École Supérieure de Marine créée en 1898 [1230].

Enfin, le régime d'assemblée favorise un débat où le passé est mobilisé [644] pour justifier telle ou telle option stratégique. Mais, de ce fait, des secteurs comme l'histoire du personnel et de sa formation sont occultés, à de rares exceptions près [504, 1313].

342

#### Un livre fondateur : le manuel de Tramond et Reussner

La première grande synthèse du xx<sup>e</sup> siècle semble être les *Éléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914)*, publiés en 1924 par Joannès Tramond et André Reussner [1409], suite du *Manuel d'histoire maritime de la France* publié en 1916 par le même Tramond, normalien, enseignant à Navale [1575]. Bien que le *Manuel* ne traite que de la marine à voile, ses postulats sont les mêmes que ceux des *Éléments*. Marqué par le mahanisme, le darwinisme social et l'impérialisme, Tramond entend montrer l'influence décisive de la mer sur la destinée des peuples. À ses yeux, l'histoire maritime est d'abord une histoire militaire. Mais elle est aussi une histoire politique, car les choix des gouvernants priment sur tout déterminisme naturel. Sur ce point, Tramond se démarque de Mahan en relativisant l'idée que la géographie de la France desservirait ses ambitions maritimes. Il entend convaincre l'opinion et les politiques de l'importance de la mer et diffuser le concept mahanien de maîtrise du large. Il insiste notamment sur la stabilité gouvernementale comme condition première d'une politique navale ambitieuse et suivie : le propos instruit en creux le procès de la III<sup>e</sup> République, thématique promise à un bel avenir.

Lorsque paraissent les *Éléments*, Tramond est chef de la Section historique du SHM et professeur à l'École de guerre navale (ÉGN), héritière de l'École supérieure de Marine ; Reussner l'a remplacé à Navale. Comme le précédent,

L'ouvrage est un manuel destiné aux candidats à l'ÉGN, suit un plan chronologique, et ne dit rien de ses sources ; dans les chapitres rédigés par Reussner, toutefois, il est fait mention de nouveaux documents, sans doute les archives réunies par le SHM.

Le titre de ce second ouvrage indique une perspective plus globale que celle du premier : le cas français est traité dans une perspective comparatiste intégrant les interactions entre les différentes grandes marines et accordant une plus grande place au fait colonial. Les auteurs revendiquent un postulat positiviste : ils entendent se borner à l'exposé impersonnel des faits, ce que contredit en partie leur volonté de donner un sens au développement de la puissance navale mais aussi le ton général de l'ouvrage. En ce lendemain de Grande Guerre, en effet, le propos est chauvin et germanophobe. Liant marine et colonisation, l'ouvrage fait de cette dernière un service rendu aux colonisés. Il vante la clairvoyance des marins, présentés comme unanimement colonialistes : rien n'est dit des réticences de certains d'entre eux envers une expansion qu'ils jugeaient hors de proportion avec les moyens réels du pays.

L'interprétation de la politique navale menée depuis le Second Empire est assez équilibrée, mais plus les auteurs traitent de périodes récentes, moins ils se montrent critiques : ainsi, ils glissent avec pudeur sur les errements de l'administration Pelletan. On les sent bridés par leur appartenance professionnelle et leur motivation patriotique. Autre antienne promise à un bel avenir : l'idée que les Français manquent du feu sacré navaliste. Cette assertion renvoie au présupposé d'une nation obstinément continentale et à la dénonciation d'un « tempérament français » ayant besoin d'être régénéré.

Cet important ouvrage pose quelques-uns des traits qui ont caractérisé l'histoire navale française jusque vers 1990. À l'actif, il adopte une perspective globale incluant la marine marchande, le commerce extérieur et les flottes étrangères. Au passif, sa volonté d'objectivité contraste souvent avec le tour officiel et orienté du propos.

### **Une méthode et un dispositif institutionnel centrés autour du Service historique de la Marine**

L'histoire de la première guerre mondiale est d'abord l'œuvre du SHM et de ses épigones [1379]. Durant l'entre-deux-guerres, les productions de cette matrice sont déclinées en publications visant tous les publics.

En 1919, Georges Leygues réunit en une structure unique le Service des archives de la marine, qui remonte à Colbert, et la Section historique de la

1<sup>re</sup> section de l'état-major général de la Marine, créée en 1910. Jusqu'en 1921, le SHM est commandé par le capitaine de frégate Castex, étoile montante du mahanisme français avant 1914. Mais le contexte de l'immédiat après-guerre est moins favorable à l'école historique : faute d'avoir anticipé les succès des *U-Boote*, elle est attaquée par les héritiers de la Jeune École. Aussi Castex définit-il en 1920 une synthèse : la méthode historique ne doit plus être considérée comme source unique d'inspiration stratégique, mais il lui appartient de corriger les emballements de la méthode matérielle pour édifier une doctrine cohérente [1251].

344

C'est dans cet esprit que va travailler le SHM, dont la tâche est triple : recueillir les archives de la Marine, tirer les enseignements de son action, et la faire connaître. Cette mission incombe à la Section historique, commandée par le capitaine de frégate Laurens de 1919 à 1934 puis par le capitaine de frégate Barbier. En son sein, la Section des travaux historiques est plus précisément chargée de mener les études. Elle est dirigée par Tramond, auquel succède Reussner de 1935 jusqu'à sa retraite en 1958, et travaille au profit direct de l'état-major général de la Marine. On reste donc dans le cadre d'une vision utilitariste de l'histoire. Toutefois, l'activité du SHM ne se limite pas à l'histoire-bataille mais sait replacer le fait naval dans son contexte politique, économique et diplomatique.

Le SHM doit aussi concourir à la formation des élites de la Marine, en lien avec l'ÉGN. Cette dernière, d'ailleurs commandée par Castex de 1926 à 1928, fait une place centrale à l'histoire : chaque stagiaire réalise deux travaux de recherche durant son année à l'ÉGN, à partir des ressources documentaires du SHM et avec le soutien de son personnel. Le SHM dispense une douzaine de conférences par an aux stagiaires, la plupart assurées par Tramond puis par Reussner [1230]. Travaux et conférences sont aujourd'hui conservés au Service historique de la défense, département Marine (SHD-M) : malgré leur valeur inégale, ces pièces sont de première importance pour l'histoire navale contemporaine en même temps qu'elles témoignent du regard porté par leurs auteurs sur leur institution. Encore faut-il les aborder avec la distance nécessaire ; on y reviendra.

L'étude de la Grande Guerre est prioritaire. Avec le concours d'un archiviste-paléographe qui deviendra directeur des Archives de France, Charles Braibant [268], la Section historique classe près de 6 000 cartons d'archives afin de rassembler les matériaux nécessaires à la rédaction d'une histoire navale du conflit. Les travaux entrepris à partir de ces sources esquissent une histoire opérationnelle qui accorde toute leur place aux aspects organisationnels, économiques mais aussi diplomatiques. D'inspiration positiviste, elle se flatte

d'être impartiale. Elle souligne la liaison intime des marines et des armées tout au long du conflit : les rivalités qui les avaient opposées avant 1914 cèdent la place au concept intégrateur de Défense nationale. En revanche, la place accordée aux débats parlementaires est assez limitée et le personnel suscite peu d'intérêt. On retrouve la première configuration de l'historiographie de la Grande Guerre définie par Antoine Prost et Jay Winter [1384].

Ces études servent ensuite de base pour des articles paraissant dans la *Revue maritime*, rattachée au SHM en 1919, et pour des synthèses publiées chez des éditeurs privés à l'intention d'un public averti. La plus emblématique est le *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918* du capitaine de frégate Laurens (1929) [995], qui sera utilisé par tous les historiens ultérieurs. Laurens a également écrit plusieurs monographies sur la guerre sous-marine, le blocus et le commandement naval [993, 994, 996, 997]. Citons aussi celles du capitaine de vaisseau honoraire Thomazi, chef d'état-major du vice-amiral Ronarc'h pendant la guerre, puis détaché quelques mois au SHM dans l'équipe de Laurens. Dans la même collection que ce dernier, il publie *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, série de quatre monographies sur les principaux théâtres maritimes : Nord, Adriatique, Dardanelles, Méditerranée [1554, 1553, 1555, 1556]. Chacune est préfacée par l'un des anciens commandants du théâtre, ce qui n'est pas une garantie d'impartialité : par exemple, la préface de Guépratte est un modèle d'autojustification. La somme de Thomazi constitue néanmoins une excellente histoire opérationnelle à la façon positiviste. Elle cite de nombreux documents officiels et ses annexes en font un outil de travail commode.

Ces travaux de tour scientifique constituent le matériau dans lequel puisent des ouvrages plus ou moins romancés, notamment ceux de Guichard [768, 769] et surtout du capitaine de frégate Paul Chack, chef du SHM de 1924 à 1934 après avoir servi à la Section historique [419]. Leur littérature exalte la contribution de la flotte à la victoire, point méconnu du grand public tant celui-ci a été impressionné par les énormes pertes de l'Armée de terre. Guichard et Chack s'inscrivent de plain-pied dans la politique de rayonnement de Georges Leygues, qui vise à recruter du personnel et à obtenir des crédits [471].

La production historique émanant de la nébuleuse SHM reste donc une arme de légitimation d'une politique navale ambitieuse. Elle traduit une grande continuité avec les thèses navalistes de l'avant-1914, les auteurs étant souvent les mêmes et progressant selon un *cursus* qui mène des bancs de Navale aux éditeurs privés, *via* l'ÉGN et le SHM.

Dans la seconde moitié des années 1930, le SHM pâtit de la priorité accordée aux forces vu la reprise de la course aux armements navals. Le personnel et l'argent manquent pour publier les monographies réalisées dans les années 1920. L'essentiel de la Grande Guerre a été traité, ce qui réduit le champ d'études de la Section historique. De ce fait, l'intérêt de l'ÉGN pour l'histoire décroît : elle n'exige plus de ses stagiaires qu'une synthèse d'ouvrages ou de travaux préexistants [1230].

Toutefois, ces ouvrages et travaux émanent de la nébuleuse SHM et pérennisent ses présupposés. Ici s'enracine la tendance de l'historiographie navale française à se référer aux acquis « irréfutables » de cette nébuleuse plutôt que de retourner aux sources primaires. Il s'agit d'abord d'une pratique interne à la Marine, qui ne tient pas seulement à l'impératif de commodité (des hommes d'action ne peuvent éternellement débattre du passé) mais s'explique aussi par un ressort profond de la culture militaire : dans un milieu peu enclin au relativisme, ni la critique des sources ni celle des conditions de la production historique n'ont droit de cité. Dès lors, une confusion s'installe entre le discours et la réalité. En creux se dessine la conviction que la qualité d'officier ou d'historien officiel de la Marine vaut brevet de scientificité. Par la suite, cette pratique s'est largement diffusée dans le monde universitaire.

346

#### **Une histoire de la Marine à l'unisson chez les autres auteurs**

L'influence du SHM imprègne aussi des ouvrages dont les auteurs n'ont pas nécessairement accès aux archives. En 1932, le capitaine de vaisseau de réserve Jouan, traducteur d'ouvrages navals anglo-saxons, publie une *Histoire de la marine française* qui sera rééditée en 1950 [909]. Ce livre reconnaît sa dette envers les mémoires de l'ÉGN. Comme souvent dans les ouvrages de vulgarisation, la place de l'après-1870 est limitée. L'approche privilégie le rôle des grands hommes : sont ainsi évoquées la Marine de Colbert, celle des Pontchartrain, celle de Louis XV, celle de Louis XVI. Cette personnalisation s'achève avec l'Ancien Régime : ni Napoléon III, ni Georges Leygues ne sont crédités d'avoir développé « leur » Marine. Comme chez Tramond et Reussner, l'idée sous-jacente reste que les Français ne sont pas dignes de leurs marins.

Ce manque de distance se retrouve dans les albums de prestige qui forment le dernier étage de la production dérivée des études du SHM. La référence est ici l'*Histoire de la marine française illustrée* publiée en 1934 sous la direction de Charles de La Roncière et rééditée cinq ans plus tard [941]. Les XVIII<sup>e</sup>, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles sont traités par Clerc-Rampal, un architecte naval venu à l'histoire *via* le musée de la Marine, nationaliste et colonialiste. Sur fond

de rivalités franco-britanniques renaissantes, il exalte la politique du Second Empire, dans laquelle la France était l'alliée de l'Angleterre sans être sa vassale. Il se montre sensible au thème de l'Union Latine, alors populaire auprès d'une large partie des élites françaises séduites par le fascisme. Une attention inhabituelle à l'époque, bien sûr liée à la formation de l'auteur, est accordée à l'évolution technique. Mais faute d'une véritable formation historique, Clerc-Rampal ne l'inscrit pas dans son contexte général. Pour ce dernier, il en est réduit à citer massivement Tramond, Reussner et Laurens. L'étude de la période 1898-1914 est très rapide et ignore la crise de Fachoda. En revanche, la marine marchande est à l'honneur.

On peut également citer l'*Histoire de la marine française* de Claude Farrère (1934), dont l'optique est la même que celle de Jouan [656]. La conclusion est d'un navalisme outrancier : seuls ceux qui comprennent la mer sont dignes de commander aux autres hommes ! Elle illustre un discours en vogue dans la Marine des années 1930, celui de la supériorité morale du « Grand corps », ferment d'une possible régénération nationale. Ce discours s'épanouira sous Vichy, et il n'est pas neutre que plusieurs officiers du SHD s'en soient fait les hérauts.

### Deux exceptions à la charnière de l'histoire et du plaidoyer pro domo

Chef du cabinet militaire du ministre de la Marine en 1913-1915, directeur général de la guerre sous-marine en 1917, chef de l'état-major général de la Marine en 1920-1921, puis en 1924-1928, le vice-amiral Salaün publie son *Histoire de la marine* de la III<sup>e</sup> République en 1934 [1457]. La politique navale de la France fait alors débat dans un contexte marqué par l'incertitude budgétaire, les velléités d'interarmisation et de création d'une armée de l'Air indépendante, ainsi que les conventions de limitation des armements navals. Salaün entend éclairer le présent à la lumière du passé. Il privilégie la politique navale du temps de paix, l'étude des budgets et celle des programmes. Le propos est très solide, plus documenté que chez Tramond et Reussner.

Le livre tranche par son originalité : il s'agit moins d'un manuel que d'un essai. La première partie évoque les lacunes de la politique navale française de 1870 à 1905. L'approche évite l'antiparlementarisme si répandu à l'époque : l'auteur avait d'ailleurs la réputation d'être un « républicain ». S'il insiste sur l'instabilité ministérielle et les erreurs des politiques, il ne cache pas celles des marins, notamment de la Jeune École. La deuxième partie (presque la moitié) est consacrée à la Grande Guerre. Les passages les plus originaux portent sur le fonctionnement de l'état-major général de la Marine et la conduite des opérations contre les sous-marins. Ils sont aux confins de l'étude historique

et du témoignage. La troisième partie couvre la période 1918-1932. Salaün reproche au gouvernement d'avoir manqué de fermeté lors de la conférence de Washington, procédé à des restrictions budgétaires en 1928, détaché l'aéronautique navale de l'état-major général de la Marine, créé un ministère de la Défense nationale en 1932, etc. À l'inverse, il loue le réalisme et la cohérence de la rue Royale. On bascule ici dans le plaidoyer *pro domo*.

Au total, Salaün propose une vraie réflexion et s'attache à des domaines peu étudiés ailleurs. Sa connaissance intime du sujet lui permet une grande indépendance par rapport à la nébuleuse SHM, mais il est en cela l'exception qui confirme la règle.

348

Tel n'est pas le cas de l'ouvrage de commande publié en mai 1942 par « Espagnac du Ravay », pseudonyme du commissaire général de la Marine Louis de La Monneraye, membre du cabinet de Darlan, qui en signe la préface : il s'agit d'une défense et illustration quasi-officielle de sa politique, influencée en outre par l'idéologie de Vichy [650]. La Monneraye minore l'action des prédécesseurs de Darlan, Salaün et surtout Durand-Viel. L'ouvrage garde pourtant un certain intérêt en ce qu'il présente de nombreux documents et aborde des thèmes peu traités ailleurs : personnel, bases, pétrole, etc. Surtout, il occupe une place singulière par son étonnante postérité : pendant un demi-siècle, il a été utilisé par les historiens français sans que soient toujours critiquées ses hypothèses et conclusions, la tâche n'ayant été menée à bien qu'en 1989, par Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan [488]. À ce titre, La Monneraye a atteint son but : asseoir durablement le mythe de « la Marine de Darlan ».

#### Conclusion sur la période 1914-1945

L'histoire navale de cette époque est d'abord l'apanage des marins. Elle se tourne prioritairement vers la Grande Guerre et porte l'empreinte du SHM : de là son tour opérationnel, élitiste, patriotique et colonialiste, mais aussi son optique globale. De là aussi l'habitude qui est prise de se passer des archives. Seuls les auteurs extérieurs à l'institution s'intéressent aux techniques et dans une moindre mesure aux personnels, mais ils restent des exceptions.

**La galaxie SHM : une réplique sous influence du premier après-guerre**

Après 1945, le SHM doit élaborer une histoire navale de la seconde guerre mondiale tout en en gérant au mieux les enjeux mémoriels et identitaires, au cœur de ce qu'Henri Rouso a appelé le « syndrome de Vichy ». Dans ces conditions, aux yeux de l'institution, l'histoire ne doit pas diviser mais rassembler en légitimant la conduite du plus grand nombre. Pour s'acquitter de sa mission, le SHM reproduit l'organisation et les méthodes des lendemains de la Grande Guerre. L'entreprise débouche sur des travaux de nature opérationnelle [375, 376, 377, 378, 379, 380, 496, 497, 498, 499]. Les faits sont présentés avec un minimum de commentaires afin d'éviter les questions politiques sensibles, encore que celles-ci soient parfois perceptibles. Plusieurs des responsables du SHM ont en effet eu des liens étroits avec Vichy et leur production tend à légitimer leur conduite, comme le montre ici même l'étude de J.-B. Bruneau.

Ce travail achevé, les années 1960 voient un renouvellement des thèmes abordés. Une plus grande attention est portée aux Forces navales françaises libres, en lien avec les débuts de la République gaullienne [112, 500, 934, 1069, 1254]. On rédige ensuite, sous forme d'études classifiées, l'histoire opérationnelle de la guerre d'Indochine [1202], puis, en 1966, celle de la crise de Suez, due à Philippe Masson, jeune agrégé recruté en 1965 [1161]. Elle marque une première évolution par son approche globalisante. Ces monographies sont publiées par le SHM au fur et à mesure que la loi sur les archives et les moyens financiers le permettent.

Dans un autre registre, les trois tomes de *La Puissance navale dans l'histoire* actualisent les manuels de 1916 et 1924. La continuité est assurée par Reussner qui cosigne le tome II avec Louis Nicolas, professeur à Navale, et le tome III avec le contre-amiral de Belot [1410, 1411, 1412]. Ces ouvrages offrent une synthèse intégrant les études réalisées par le SHM depuis 1945, avec les mêmes mérites et les mêmes faiblesses que ceux dont ils prennent le relais. Jusqu'à la parution de la synthèse de Philippe Masson en 1983, ils constitueront la référence obligée de la plupart des candidats à Navale et à l'ÉGN.

## L'historiographie hors des instances officielles dans les années 1945-1970

Les monographies du SHM continuent à servir de base de données pour la plupart de ceux qui travaillent sur l'histoire de la Marine nationale depuis 1939 : ils tendent à les utiliser sans interroger les conditions de leur élaboration et leurs conclusions. La production pour le grand public est dominée par des livres sur la guerre de 1939-1945. Beaucoup sont rédigés par des amiraux liés à Vichy. À titre d'exemple, *La Marine française* du vice-amiral Joubert (1946) est de tonalité contre-révolutionnaire [910]. L'auteur met en avant la continuité de l'action de la Marine malgré les aléas du destin national, minore les divisions politiques qu'elle a connues et ne réserve qu'une page aux Forces navales françaises libres. La Marine est et restera à ses yeux un exemple d'harmonie sociale. Dans l'avant-propos qui suit la préface de l'amiral Lacaze (aux accents colonialistes), on trouve sans surprise mention des ouvrages de La Roncière, Tramond et Reussner, avec un remerciement appuyé à ce dernier.

350

Du côté des albums, on note d'abord la refonte du livre de La Roncière sous la direction de Georges Toudouze [614]. Le chapitre consacré au xx<sup>e</sup> siècle est de Pierre Dubard, journaliste spécialisé dans les affaires maritimes. Centré sur les techniques, l'ouvrage est écrit dans un esprit positiviste. L'attention portée aux personnels tranche cependant avec la majeure partie de l'historiographie antérieure.

Plus de vingt ans après paraissent les trois tomes de *La Royale*, de Jean Randier, officier de la marine marchande [1395, 1397]. S'il reconnaît sa dette envers Tramond et Reussner, son approche est différente : il accorde une place centrale au matériel et au personnel. En revanche, il n'étudie pas les ports, les arsenaux et leur personnel. Les questions politiques ne sont évoquées qu'à la marge, mais le traitement de la seconde guerre mondiale est original : tout en critiquant Vichy et en saluant les Forces navales françaises libres, l'auteur rappelle que la confusion de la période exige des jugements nuancés. On a donc affaire à une historiographie de réconciliation nationale. La préface de l'amiral de Joybert, chef d'état-major de la Marine, loue d'ailleurs le souci de continuité attesté par le titre de l'ouvrage et le qualifie d'« *album de famille* ».

Quant au prolifique Henri Le Masson (1900-1977), il doit être classé à part en raison de son parcours atypique. Candidat malheureux à Navale, il a été publicitaire puis engagé volontaire en 1914-1918 avant d'entamer une carrière de journaliste et d'écrivain naval en marge des circuits officiels ou universitaires. De 1940 à sa mort, il collabore régulièrement à *Flottes de combat* ; correspondant de l'Académie de Marine en 1946, il en devient membre en 1949 puis président en 1968. Un temps conférencier à l'ÉGN,

cet autodidacte passionné de technique se spécialise dans l'étude des plateformes et dans celle des opérations, en remplaçant les unes et les autres dans leur contexte général [1034].

### **L'Université : une histoire navale confidentielle jusqu'à la fin des années 1970**

Les recherches universitaires sur la marine militaire contemporaine restent rarissimes avant 1980. Trois d'entre elles se détachent par leur qualité et leur exploitation croisée des archives du SHM, du Ministère des Affaires étrangères et de la Justice militaire : dans les années 1950, Renée Masson étudie le rôle de la Marine durant la crise de Fachoda [1164] et P. Masson le passage de Delcassé au Ministère de la Marine [1157]. L'une et l'autre ont pour directeur Pierre Renouvin.

Plus tardive, la thèse de P. Masson sur les mutineries de la mer Noire est le pendant de celle de G. Pedroncini sur les mutineries de l'armée de Terre en 1917 [1159]. Elle s'inscrit dans une nouvelle phase de l'historiographie de la première guerre mondiale, davantage tournée vers les hommes du rang et les sous-officiers, et témoigne du renouveau de l'histoire sociale et politique [1384]. Toutefois, elle constitue aussi une étude opérationnelle.

### **Le frémissement de l'histoire navale dans les années 1980**

Ayant établi des liens personnels avec l'université Paris-Sorbonne et l'Institut catholique de Paris, où il est un temps chargé de cours, Masson développe les relations entre le monde universitaire, les sociétés savantes et le SHM, dont il dirige la Section des travaux historiques. Cette orientation est liée à la nouvelle loi sur les archives, à la massification de l'enseignement supérieur et à la volonté de l'état-major d'utiliser l'intérêt grandissant des Français pour leur histoire comme vecteur de rayonnement.

L'ouverture à l'université se traduit d'abord par la co-direction de travaux. Du début des années 1980 jusqu'à sa retraite en 1993, c'est le plus souvent Masson qui en propose le sujet et en assure le suivi effectif avec l'aval du directeur officiel (généralement F. Caron et J. Ganiage, parfois J.-M. Mayeur). Ces travaux comblent des lacunes en utilisant des archives inexploitées ou délaissées : citons la maîtrise de C. de La Follie de Joux sur l'École Navale au XIX<sup>e</sup> siècle, ou celle de J.-P. Redon sur l'organisation centrale du Ministère de la Marine de 1814 à 1902. Combinées aux études des appelés historiens ou officiers-mariniers du SHM, tel le travail d'E. Vibart sur les officiers de la III<sup>e</sup> République [1632], ces recherches contribuent à préparer la synthèse de Masson.

Dans un second temps, bénéficiant du dynamisme de Michèle Battesti arrivée aux côtés de Masson, le SHM promeut une approche comparatiste. En 1986, il lance les Journées franco-britanniques d'histoire maritime, désormais bisannuelles. En 1987, il organise le colloque international *Marines et techniques au XIX<sup>e</sup> siècle* [107], suivi en 1988 par *Les Marines de guerre, du Dreadnought au nucléaire* [106]. Enfin, il mène une politique d'édition ambitieuse : monographies [421, 423, 1454, 1468], actes des colloques, aide à l'édition des travaux du Comité de documentation historique de la Marine, animé principalement par des officiers de Marine en retraite.

La grande synthèse illustrée de Masson (1983) est la manifestation la plus spectaculaire de ce réveil historiographique [1158, 1160]. Les travaux ultérieurs en ont certes révisé certaines conclusions ou complété certains aspects, mais elle reste, vingt-cinq ans après sa parution, le manuel de référence en langue française.

352

La période contemporaine occupe le second tome. Liant marines de guerre et de commerce, il s'ouvre sur le constat d'un déclin pas seulement lié aux défaites de 1793-1815 et au blocus britannique, mais aussi aux partis-pris ruralistes de la Révolution et de l'Empire. Masson fait sa place au climat culturel, par exemple lorsqu'il étudie le scientisme de la Jeune École. Il consacre de nombreux passages aux ports et arsenaux ainsi qu'au personnel militaire et civil. Sans surprise, s'inscrivant dans la continuité des auteurs liés au SHM, il évoque à peine et de façon consensuelle l'action politique des marins en 1939-1945 : il privilégie les opérations et la dimension stratégique. L'un des apports majeurs de l'ouvrage concerne l'après-1945, pour autant que le permette une recherche alors embryonnaire.

La conclusion souligne l'ambiguïté des rapports entre la France et la mer. Le thème mahanien d'un pays détourné du large par sa richesse agricole n'est pour Masson qu'un mythe, car cette richesse est à relativiser, la France ayant longtemps souffert de disettes récurrentes. Il est tout aussi réducteur, selon lui, d'évoquer une psychologie nationale portée à la thalassophobie. Plus déterminantes sont les contraintes stratégiques : la lutte contre les Habsbourg, les guerres de 1792-1815 et la séquence 1870-1945 ont donné la primauté aux considérations continentales. L'histoire, avec sa part de contingence, a donc plus pesé que les constantes géographiques.

À beaucoup d'égards cependant, cette somme pérennise le modèle inauguré par Tramond et Reussner, puis poursuivi par Reussner et Belot, jusque dans la méthode adoptée. L'approche de Masson est de type universitaire sans satisfaire à toutes les exigences du genre : on n'y trouve pas de notes

permettant d'identifier précisément les documents cités ; sauf exception, Masson ne recourt pas aux sources primaires, mais réinterprète les travaux du SHM, de l'ÉGN et d'historiens anglo-saxons à la lumière de sa réflexion personnelle. Tout se passe à nouveau comme si l'appartenance de l'auteur au SHM garantissait à elle seule la scientificité du propos.

À la fin des années 1980, l'essor est indéniable mais ne doit pas être surestimé : il n'implique qu'une minorité d'universitaires, le reste étant constitué d'officiers de Marine ou de proches de l'institution, le plus souvent membres du Comité de documentation historique de la Marine. Aucune chaire d'histoire maritime contemporaine n'est créée et Masson est le seul spécialiste reconnu au-delà du cercle étroit des navalistes.

### Un modèle en partie renouvelé à partir des années 1990

Dans les années 1990 interviennent des changements majeurs. Il y a d'abord un tournant méthodologique inauguré par la biographie de Darlan qu'Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan publient en 1989 [488]. Pour la première fois depuis les années 1960, une recherche d'ampleur s'appuie sur un dépouillement exemplaire d'archives publiques et privées, souvent inédites. Autre originalité, l'ouvrage associe un universitaire lié à l'enseignement militaire supérieur et un officier en retraite devenu un des meilleurs connaisseurs des archives navales contemporaines, membre de l'Académie de Marine et d'autres sociétés savantes.

Le paysage associatif se recompose autour de la Société française d'histoire maritime et se diversifie : en témoigne l'Association pour la recherche et le développement de l'histoire de l'aéronautique navale, créée en 1991. Ces sociétés contribuent au renouvellement historiographique [1246, 1613] et jettent un pont entre universitaires et non-universitaires, même si ceux-ci – à commencer par les officiers de Marine en retraite – sont largement majoritaires.

La massification du supérieur et la multiplication de facultés provinciales entraînent l'explosion des recherches. Sous l'impulsion de M.-T. Cloître et d'Y. Tranvouez, l'université de Bretagne occidentale creuse la voie ouverte par Y. Le Gallo en étudiant la place de la Marine dans la vie brestoise [452]. Les universités d'Aix-en-Provence, avec J.-M. Guillon, M. Agulhon et ses successeurs, en font autant pour Toulon. Les conditions de vie et les attitudes politiques des ouvriers d'arsenaux sont privilégiées, contrairement à celles des ingénieurs et plus généralement de l'encadrement. Plusieurs officiers de

Marine trouvent certes leur biographe en tant que notabilités locales, mais la dimension navale n'est pas l'axe principal.

Enfin, sous l'influence d'H. Coutau-Bégarie, les recherches sur la stratégie navale connaissent un développement sans précédent, illustré par les huit volumes de *L'Évolution de la pensée navale* (1991-2007).

Cet essor trouve à la fois un appui et un complément dans l'évolution du SHM, devenu en 2005 le SHD-Marine. Professionnalisée et rétractée sur Toulon et Brest depuis le milieu des années 1990, la Marine ressent le besoin de donner une nouvelle impulsion au SHM dans le cadre de sa stratégie de rayonnement. Cela passe par le recrutement de professeurs détachés du secondaire en remplacement des appelés qui secondaient Masson, à qui succède Philippe Vial en 1997. Les liens avec les universités sont renforcés, *via* en particulier des conventions avec Paris I et Paris IV. Une douzaine d'étudiants sont accompagnés chaque année et le SHM relance l'édition de thèses.

354

Le projet de recherche est redéfini pour tenir compte des besoins de la Marine, renouvelés par la fin de la Guerre froide. L'histoire opérationnelle perd sa centralité au profit d'une approche globale des rapports politico-militaires. Les demandes spécifiques de l'état-major de la Marine favorisent en outre des études sur le fait nucléaire (P. Boureille), le renseignement naval (A. Sheldon-Duplaix), ou les opérations extérieures, thématiques délaissées par l'Université.

La nouvelle orientation vise aussi à répondre aux besoins de l'enseignement militaire supérieur, avec lequel les liens se renforcent. Ils prennent d'abord la forme de conférences et d'exercices thématiques directement inspirés par des recherches récentes. Ensuite, deux à quatre officiers-stagiaires du Collège interarmées de Défense se lancent chaque année dans une recherche universitaire en histoire navale, le plus souvent sous la direction d'H. Coutau-Bégarie, enseignant et directeur de recherche au Collège interarmées de défense et à l'École pratique des hautes études, avec le soutien du SHD-Marine. L'enseignement de l'histoire dans les écoles de formation des officiers de Marine est relancé. Ces recherches redonnent toute sa place à la dimension politique afin de mieux cerner la place de la Marine dans la France républicaine.

#### **Un renouvellement inachevé du côté des synthèses**

*L'Histoire ignorée de la marine française* d'Étienne Taillemite n'est pas à proprement parler un manuel, puisque la première guerre mondiale, par

exemple, n'y est pas traitée, mais plutôt un éclairage sur certains épisodes insuffisamment évoqués. Animateur inlassable et incontournable de la recherche extra-universitaire, notamment au sein du Comité de documentation historique de la Marine, l'auteur consacre des pages importantes au XIX<sup>e</sup> siècle, en particulier à la Jeune École et à ses origines [1535].

La dernière grande synthèse est *L'Histoire de la marine française* de Jean Meyer et Martine Acerra (1994) [11]. L'ère contemporaine en occupe un peu plus de la moitié et est due à J. Meyer. L'auteur souligne à la fois les carences de la discipline et son début de renouvellement, dont lui-même est un bon exemple. En dépit de sa grande qualité, l'ouvrage présente des lacunes : l'après-1945 est expédié dans la conclusion, il n'y a pas de notes et l'ensemble doit beaucoup à Masson, car J. Meyer, historien maritime réputé, n'est pas contemporainiste. En matière de synthèse, les habitudes de travail héritées de l'entre-deux guerres se sont donc conservées jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle.

#### Point de situation en 2007 : une mutation inachevée

Le renouvellement des problématiques n'a pas également bénéficié à toutes les périodes. Si le Second Empire commence à être bien balayé [103, 104, 292, 293, 1127, 1682], on ne relève qu'une thèse récente et exclusivement opérationnelle sur la guerre de 1870 [914]. La période 1870-1914 a été peu explorée ces dernières années [90, 1252, 1380]. L'historiographie de la première guerre mondiale semble figée : en témoignent les notices de Masson dans *l'Encyclopédie de la Grande Guerre* parue en 2004, pourtant censée refléter une recherche complètement renouvelée. L'entre-deux guerres n'est guère mieux loti, mais la seconde guerre mondiale connaît un frémissement qui se porte vers l'histoire politique [739, 1388] et l'histoire des bases [483, 826, 1400]. La guerre d'Indochine fait l'objet de quelques travaux [619]. Le contraste est grand avec la guerre d'Algérie qui présente des difficultés particulières, les archives de Vincennes ayant été expurgées, semble-t-il, et celles de Toulon n'étant pas inventoriées [651]. À cet épisode près, la IV<sup>e</sup> République est la période dont la connaissance a le plus progressé [871, 1390, 1524]. Les recherches sur la V<sup>e</sup> sont encore peu développées [78, 833], beaucoup d'archives n'étant pas encore inventoriées. Il est d'ailleurs à craindre que la loi sur les archives adoptée en 2008 ne restreigne les possibilités de travail sur cette période.

Contrairement à l'histoire de l'Armée, celle de la Marine contemporaine n'a donc pas achevé sa transition de l'histoire militaire traditionnelle aux études de Défense [1139]. Elle reste un parent pauvre auquel la somme dirigée par

A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron ne consacrent que 20 pages sur 900 ! Le développement stimulant de Gérard Le Bouëdec ne couvre d'ailleurs que la période 1815-1940 [356]. Pareille carence montre l'ampleur du chemin qui reste à parcourir.

Parmi les chantiers à ouvrir ou à creuser, on mentionnera d'abord l'histoire politique de la Marine. L'histoire des personnels est restée trop cantonnée aux extrêmes, élites et ouvriers. L'histoire culturelle de la Marine est largement en friche, comme l'histoire des doctrines au-delà de la seconde guerre mondiale. Enfin, au-delà d'une approche politique, l'histoire navale des deux guerres mondiales est à reprendre en retournant aux sources car la « nouvelle histoire-bataille » s'y est peu intéressée et tout un pan des archives du SHD-Marine commence à peine d'être exploitable.

356

L'histoire de la Marine militaire française contemporaine donne encore une impression de marqueterie. Cela s'explique d'abord par la prégnance du modèle mis en place autour du SHM dès le premier xx<sup>e</sup> siècle. Ce modèle très français a éclaté depuis la fin des années 1980 pour ouvrir la voie à une normalisation-alignement progressive du champ contemporain sur le reste de la discipline. Le mouvement est certes inachevé, mais on ne peut plus écrire comme par le passé que l'histoire navale contemporaine est une histoire-bataille officielle faite par des officiers et pour des officiers ! Elle constitue en définitive un champ d'études pionnier dans la mesure où le retour à des archives longtemps délaissées est encore récent et parcellaire.