

numéro

14

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Marine, État
et Politique*

Motte – 979-10-231-1826-1

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^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*

**Revue
d'histoire
maritime**

14

Marine, État et Politique

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-802-1
PDF complet – 979-10-231-1820-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1821-6
Bruneau, Motte & de Préneuf – 979-10-231-1822-3
Chanet – 979-10-231-1823-0
Lockroy – 979-10-231-1824-7
de Préneuf – 979-10-231-1825-4
Motte – 979-10-231-1826-1
Dard – 979-10-231-1827-8
Bruneau – 979-10-231-1828-5
Girardin-Thibeaud – 979-10-231-1829-2
Coutau-Bégarie – 979-10-231-1830-8
Costagliola – 979-10-231-1831-5
Vial – 979-10-231-1832-2
Vaisset – 979-10-231-1833-9
Boureille – 979-10-231-1834-6
Boniface – 979-10-231-1835-3
Rodger – 979-10-231-1836-0
Poussou – 979-10-231-1837-7
Guilmartin – 979-10-231-1838-4
Rommelse – 979-10-231-1839-1
Rodger – 979-10-231-1840-7
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1841-4
Le Mao – 979-10-231-1842-1
Chronique – 979-10-231-1843-8

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/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.....	5
----------------	---

Première partie

Les marins français et la politique au XX^e siècle

Marine et politique à l'époque contemporaine Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte & Jean de Préneuf.....	11
Marine et politique de 1870 à 1914 : la démocratie entre au port Jean-François Chanet.....	15
Document :les marins vus par un de leurs ministres (1897) Édouard Lockroy.....	23
La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque Jean Martinant de Préneuf.....	29
La Royale sans le Roi : le déclin naval français vu par Charles Maurras Martin Motte.....	61
La Marine et les droites nationalistes, de l'entre-deux-guerres à Vichy Olivier Dard.....	89
La Royale et le Roi :les officiers de marine et l'Action française, entre appartenance et imprégnation Jean-Baptiste Bruneau.....	93
Un marin en politique : l'amiral Platon, 1940-1944 Odile Girardin-Thibeaud.....	117
Le regard vide ou la vision politique de l'amiral Darlan Hervé Coutau-Bégarie.....	137
Darlan ou le mirage de la collaboration Bernard Costagliola.....	145
Faux-semblants et ruptures de l'après 1945 Philippe Vial.....	159
La cité idéale de l'amiral Thierry d'Argenlieu à l'épreuve des tumultes du siècle Thomas Vaisset.....	165

La marine et le putsch d'Algérie	
Patrick Boureille.....	183
Le lieutenant de vaisseau Guillaume, de la Marine au putsch et à l'OAS	
Xavier Boniface	199
Conclusion :une spécificité française vue de Grande-Bretagne	
Nicholas A. M. Rodger.....	213

Seconde partie

La révolution militaire navale au xvii^e siècle

Présentation de la table ronde sur la révolution navale	
Jean-Pierre Poussou.....	219
La révolution militaire dans la guerre sur mer au début de l'époque moderne : origines technologiques, résultats opérationnels et conséquences stratégiques	
John F. Guilmartin.....	223
Y a-t-il eu une révolution navale au début de l'époque moderne ? les relations entre la raison économique d'État et la guerre maritime	
Gijs Rommelse.....	239
De la « révolution militaire » à l'État « navalo-fiscal »	
Nicholas Rodger.....	259
La révolution maritime a-t-elle existé en France au xvii^e siècle ?	
Michel Vergé-Franceschi.....	273

Varia

Financer la Marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697)	
Caroline Le Mao.....	285

Chronique

De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle	
David Plouviez	323
Comptes rendus.....	339

PREMIÈRE PARTIE

Les marins français et la politique
au XX^e siècle

LA ROYALE SANS LE ROI : LE DÉCLIN NAVAL FRANÇAIS VU PAR CHARLES MAURRAS

Martin Motte
Université Paris-Sorbonne,
Écoles militaires de Saint-Cyr – Coëtquidan
Centre d'études supérieures de la Marine

Charles Maurras est beaucoup plus connu pour son rôle en politique intérieure que pour ses jugements sur les affaires étrangères et militaires. C'est pourtant là que sa pensée conserve toute sa pertinence, affirmait en 1972 Georges Pompidou. Le Président se référait en l'occurrence à *Kiel et Tanger*, livre paru en 1910, puis réédité en 1913 et 1921 avec d'importants ajouts¹. Cependant l'ouvrage ne dissocie pas politique extérieure et politique intérieure. Sa thèse centrale est en effet que la diplomatie et la défense d'un pays valent ultimement ce que valent ses institutions. Dans cette perspective, Maurras consacre de longues pages au déclin de la flotte française, dont il fait le symptôme par excellence du mal démocratique. Une telle assertion soulève trois questions : tout d'abord, à quoi tient cette insistance sur la Marine ? Ensuite, que vaut l'argumentation de Maurras ? Enfin, quelle a été son influence, en particulier chez les marins ? Mais avant de traiter ces points, il faut évidemment présenter plus avant le propos maurrassien.

LES CAUSES INSTITUTIONNELLES DU DÉCLIN NAVAL FRANÇAIS

De la critique diplomatique à la critique navale

Kiel et Tanger est avant tout une critique de la politique étrangère française entre 1895 et 1905, décennie durant laquelle le quai d'Orsay explora successivement deux options : l'alliance avec l'Allemagne contre une Angleterre qui contrariait les ambitions coloniales de Paris, puis l'alliance avec l'Angleterre

¹ De larges extraits du discours dans lequel Georges Pompidou cite *Kiel et Tanger* sont reproduits dans le recueil que nous avons eu l'honneur de codiriger avec le Professeur Georges-Henri Soutou, *Entre la Vieille Europe et la seule France : Charles Maurras, la politique extérieure et la Défense nationale*, Paris, Economica, 2009. Le présent article complète ce recueil, qui n'évoquait guère les questions navales de l'avant 1914.

contre une Allemagne à laquelle l'opinion française n'avait pas pardonné l'annexion de l'Alsace-Lorraine. La première option fut manifestée en 1895 par la participation de bâtiments français à la revue navale de Kiel. En toute logique, cette posture antibritannique aurait dû amener un renforcement de la flotte française. Comme tel ne fut pas le cas, priorité étant alors donnée à l'armée de terre, Paris fut incapable de tenir tête à Londres lors de la crise de Fachoda (1898). S'ensuivit certes une relance des crédits navals, mais elle se trouva coïncider avec le rapprochement franco-anglais, qui impliquait la possibilité d'une guerre avec l'Allemagne. Or, dans le même temps, les forces terrestres françaises souffraient durement de la politique antimilitariste des radicaux, portés au pouvoir par l'affaire Dreyfus : « Lorsqu'en 1905 éclata le coup de tonnerre de Tanger, qui ne fut rien qu'un Fachoda interverti, nous nous trouvions exactement dans la même impuissance pour des raisons égales, quoique toutes contraires : il aurait fallu exercer notre armée de terre, et c'était à l'armée de mer qu'on avait donné quelques soins »². Le gouvernement français en fut quitte pour céder au chantage de Guillaume II en renvoyant honteusement Delcassé.

Maurras conclut de ces échecs cinglants que la République est par nature incapable de cohérence, parce que l'État y est livré en pâture à des factions trop occupées par « la petite guerre civile, c'est-à-dire le jeu électoral et parlementaire »³, pour traiter les questions d'intérêt national avec le sérieux qu'elles méritent. Un tel régime ne peut entre autres coordonner sa politique étrangère et sa politique militaire : « Faute d'un chef suprême, stable et puissant, le gouvernement y est divisé et segmenté à perte de vue [...]. Deux ministres y sont égaux sous un chef qui n'est pas un maître. Deux ministères sont deux maisons qui s'ignorent l'une l'autre. Ces rivales jalouses [...] refusent de rien se céder l'une à l'autre »⁴. Pire encore, l'anarchie sévit au sein même de chaque ministère : Maurras en veut pour preuve l'échec de l'effort naval entamé au lendemain de Fachoda, qui a buté sur « un double écueil bien républicain, les Chambres, les Bureaux ». L'instabilité ministérielle orchestrée par les premières explique que trois hommes se soient succédés rue Royale dans les seules années 1898-1902, d'où le caractère erratique de la politique navale française : « M. Édouard Lockroy entreprit quelques modifications brillantes, au beau milieu desquelles un parlementaire nouveau, M. de Lanessan, survint pour les bouleverser ou les remanier. Ce double programme Lockroy-Lanessan à

² Charles Maurras, *Kiel et Tanger, 1895-1905 : la République française devant l'Europe*, 2^e éd., Paris, Nouvelle librairie nationale, 1913, p. 65.

³ *Ibid.*, p. 12.

⁴ *Ibid.*, p. 60.

peine esquissé, M. Pelletan paraissait et cassait tout »⁵. Quant aux différents bureaux du ministère de la Marine, ils tendent à s'ériger en « seigneuries féodales » et à « confondre le bien général avec les avantages de la spécialité qu'ils détiennent ». Ce n'est pas leur personnel qui est en cause, mais le fait qu'en l'absence de véritable pouvoir politique et par conséquent de directives claires, ces instances administratives sont en quelque sorte obligées de se muer en instances décisionnelles sans avoir la hauteur de vue requise pour cette tâche : « Nul contrepoids ne leur est opposé que par d'autres coteries analogues, [...] coalitions d'intérêts privés qui [...] aspirent seulement à maintenir l'abus ou à le déplacer »⁶.

Ainsi, ballottée entre les « fous furieux du Parlement » et le « particularisme de ses bureaux »⁷, la Marine française a connu « une épouvantable série d'échouements, de naufrages, d'explosions, d'incendies, d'accidents et de désastres de toutes sortes, effets normaux de la malfaçon, de l'incurie, de la malveillance et de la trahison »⁸. Certes, reconnaît Maurras, « quand [...] le malheur public éclatant, cet unique avertisseur et contrôleur des démocraties, eut longuement et cruellement fonctionné, le pays finit par l'entendre et le faire entendre au pouvoir »⁹ ; aussi la situation semble-t-elle s'améliorer. Mais le mal est fait : du deuxième rang mondial que la marine française tenait en 1899, elle est tombée au cinquième en 1909, « au-dessous des marines de l'Allemagne, des États-Unis, même du Japon... »¹⁰.

Les bases de la puissance : leçons d'ailleurs et d'autrefois

À la décadence de la flotte française, Maurras oppose le décollage spectaculaire de la flotte allemande : entre 1907 et 1909, la première n'a mis en chantier que 17 contre-torpilleurs, la seconde 10 cuirassés, 3 croiseurs cuirassés, 6 croiseurs protégés, 36 contre-torpilleurs et 8 sous-marins¹¹. Maurras s'appuie ici sur les analyses de Lockroy, qui a visité les ports et arsenaux du *Reich* en 1900 et en a tiré une série de reportages publiés dans *Le Temps*, organe officieux de la République. Selon l'ancien ministre, les succès navals allemands tiennent à la réforme de 1899 qui, pour éviter la rivalité entre les services, a cantonné ces derniers au rôle d'exécutants, les décisions ne relevant que du *Kaiser* aidé de ses conseillers. L'*Oberkommando*, ou haut commandement des forces navales, indépendant

5 *Ibid.*, p. 66.

6 *Ibid.*, p. 71.

7 *Ibid.*, p. 70.

8 *Ibid.*, p. 69.

9 *Ibid.*, p. 69-70.

10 *Ibid.*, p. 70.

11 *Ibid.*

du ministère de la Marine depuis 1889, a de ce fait été supprimé. Lockroy ne dissimule pas son admiration pour une réorganisation menée à bien « sans souci des situations acquises, sans crainte de jeter le trouble dans l'administration »¹² : quelle différence d'avec la France, où toute impulsion réformatrice bute inmanquablement sur le conservatisme borné des bureaux ! « M. Lockroy attribue la rapidité et le radicalisme de cette 'révolution' bienfaisante à ce que l'Allemagne était alors, du point de vue maritime, une table rase ; l'esprit d'innovation n'y était gêné par aucune des traditions naturelles aux pays engagés depuis longtemps dans cette voie ». C'est ne pas voir, objecte Maurras, que « cette absence de traditions maritimes [est] compensée par la présence d'une tradition politique si forte et si continue qu'elle est incarnée dans une famille représentée par un homme »¹³. En d'autres termes, la réforme de 1899 eut été impossible sans l'autorité du *Kaiser*. Le cas particulier de l'Allemagne illustre à cet égard une vérité générale : « Il ne faut pas lutter contre les colosses de la bureaucratie, ou il faut être armé de manière à en triompher. La monarchie seule le peut »¹⁴. On le constate aussi en Angleterre, où le poids d'institutions navales pluriséculaires n'a pas empêché l'amiral Fisher, Premier lord de la Mer (*First Sea Lord*) entre 1904 et 1910, de supprimer 154 bâtiments obsolètes « afin de ne compter que sur de véritables unités de combat »¹⁵.

Que la monarchie favorise le succès naval ne signifie certes pas qu'elle en soit la condition suffisante : pour avoir laissé dépérir sa flotte, Louis XV a perdu le Canada et l'Inde. « Pourtant les malheurs d'hier différèrent des malheurs d'aujourd'hui en ce que nos fautes de jadis [...] montrent, dans leur ensemble, beaucoup moins d'imprévoyance et d'absurdité », juge Maurras. « Marine et colonies déclinèrent en même temps [sous Louis XV], par suite de la même incurie passagère ; mais leurs décadences simultanées rendent du moins un témoignage [...] du bon sens des Français d'autrefois. Lorsque nos pères négligeaient la marine, ils ne prétendaient pas s'intéresser à leurs colonies »¹⁶. La III^e République, au contraire, a pratiqué un expansionnisme effréné sans se donner les moyens navals de défendre ses conquêtes. Elle s'est ainsi condamnée à subir la volonté des Anglais, qui exercent sur elle un chantage aussi brutal

12 Édouard Lockroy, cité par Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. 75-76.

13 *Ibid.*, p. 74.

14 *Ibid.*, p. 67.

15 *Ibid.*, p. 103 ; nous empruntons le nombre d'unités déclassées par Fisher à Arthur J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power. A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905* (1940), rééd. London, Frank Cass & Co, 1977, p. 491.

16 Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. 125-126.

qu'efficace : « Vous ferez notre bon plaisir, ou nous prendrons votre empire colonial »¹⁷. C'est ce qui s'est produit durant la crise de Fachoda.

Autre différence entre monarchie et république : la première peut rapidement réparer ses erreurs, à preuve le redressement de la Marine française après la guerre de Sept Ans et ses victoires dans la guerre d'Indépendance américaine¹⁸. En république, on assiste au mieux à des sursauts sectoriels dont l'effet positif est annulé par le déclin d'autres organes vitaux de l'État. L'Angleterre l'a si bien compris, affirme Maurras, qu'elle a toujours encouragé les tendances républicaines en France, fomentant la Révolution de 1789 pour casser l'essor naval dont l'impulsion venait de Louis XVI lui-même, puis reprenant la même manœuvre, et pour les mêmes raisons, contre Charles X en 1830 et contre Louis-Philippe en 1848¹⁹.

Objecterait-on que l'affaiblissement de la France sur la scène internationale tient d'abord à son déclin démographique ? Ce déclin, répond Maurras, renvoie encore aux vices de la république. Elle a en effet pour philosophie un individualisme et un égalitarisme extrêmement préjudiciables à l'unité morale et matérielle des familles, condition première de la natalité²⁰. De même, Maurras pointe la contradiction d'un régime échouant à assumer ses responsabilités diplomatiques, militaires et navales à proportion de ses empiètements sur la vie locale, régionale et professionnelle : ce régime « se lie, il s'encombre, il se diminue en croyant s'agrandir, et les citoyens dont il prétend faire le bonheur sont liés, chargés et diminués avec lui... »²¹. Au fond, « nous n'avons pas d'État, nous n'avons que des administrations »²². Mieux vaudrait déléguer les affaires courantes à la société civile et recentrer l'État sur ses fonctions propres, conclut Maurras en fidèle héritier du mouvement fédéraliste provençal²³. Mais cela, seul un régime fort comme la monarchie le pourrait ; en république, toute vraie décentralisation conduirait à une « pure anarchie »²⁴.

Précision d'importance : quand Maurras parle de monarchie, c'est à sa forme héréditaire et non à sa forme électorale qu'il songe, car « [un] César [...], plébiscité avec les apparences du pouvoir sans limites, n'est pas une volonté

17 *Ibid.*, p. 133.

18 *Ibid.*, p. 126 ; voir aussi, dans l'appendice XVIII, les développements de Jacques Bainville sur la politique extérieure française sous Louis XV et Louis XVI, *ibid.*, p. 394-399.

19 *Ibid.*, p. 124.

20 *Ibid.*, p. 202.

21 *Ibid.*, p. 288.

22 *Ibid.*, p. 46 (Maurras emprunte la formule à Anatole France).

23 Nous avons retracé cette filiation dans notre article « Maurras et l'ordre du monde », dans Georges-Henri Soutou et Martin Motte (dir.), *Entre la vieille Europe et la seule France*, op. cit., p. 63-140.

24 Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, op. cit., p. 290.

autonome ni une raison libre. Il est le serf de 10 millions d'électeurs [...]. Le nom de Napoléon III, victime des idées et des intérêts révolutionnaires, évoque assez mélancoliquement cette vérité générale »²⁵. Brillant dans beaucoup de domaines, dont la politique navale, le Second Empire n'en fut pas moins poussé à l'aventurisme extérieur par l'aile gauche de son opinion publique ; et lorsque se précisa le péril prussien, il ne put obtenir du Corps législatif la réforme militaire que demandait le maréchal Niel. On connaît la suite...

DE LA MARINE COMME BAROMÈTRE POLITIQUE

L'ère navaliste

66

La Marine occupe une place centrale dans *Kiel et Tanger* : outre divers aperçus ici et là, les chapitres 10, 11 et 12, sur 24, lui sont entièrement consacrés alors que les passages relatifs à l'armée de terre sont dispersés dans l'ensemble du livre. Comment expliquer ce choix ? On peut d'abord évoquer le goût de Maurras pour la mer, patent dans nombre de ses écrits. Né à Martigues, il a grandi parmi ces pêcheurs dont les ancêtres, se plaira-t-il à rappeler un jour, ont donné 800 hommes au bailli de Suffren pour « la splendide épopée de la mer des Indes »²⁶. Mieux encore, il compte des officiers de marine dans son ascendance, en particulier son grand-père Garnier, qui avait servi sous le prince de Joinville. Ce dernier avait même fait aux Garnier l'honneur d'une visite dans leur propre maison, épisode qui avait beaucoup marqué la mère de Maurras, alors petite fille²⁷. Rien d'étonnant donc à ce que le futur théoricien de l'Action Française ait voulu entrer à l'École navale, « rêve d'enfant » ruiné par sa surdité précoce²⁸. Rien d'étonnant non plus à ce que la fibre marine soit chez lui « indissociable d'une grande nostalgie pour la royauté : à l'en croire, "l'âge de nos progrès sur mer remonte au prince de Joinville" »²⁹.

Ces données biographiques ne sauraient pourtant expliquer à elles seules l'importance accordée aux questions navales dans *Kiel et Tanger*. Maurras parle certes de ce qui l'intéresse mais, cherchant à convaincre, il parle surtout de ce qu'il sait devoir intéresser ses lecteurs. En ce début du XX^e siècle, en effet, le « navalisme » bat son plein dans toute l'Europe, ainsi d'ailleurs qu'aux États-Unis et au Japon. Non seulement la marine est le vecteur de l'expansion

²⁵ *Ibid.*, p. 283.

²⁶ Charles Maurras, cité par Stéphane Giocanti, *Maurras. Le chaos et l'ordre*, Paris, Flammarion, 2006, p. 30.

²⁷ Charles Maurras, *Au Signe de Flore*, Paris, Bernard Grasset, 1933, p. 5.

²⁸ Charles Maurras, *Tragi-Comédie de ma surdité*, dans *Œuvres capitales*, Paris, Flammarion, 1954, t. IV, p. 47.

²⁹ Charles Maurras, *Kiel et Tanger, op. cit.*, p. 67.

coloniale, mais elle incarne pour un temps encore, avant d'être déclassée par l'aviation, le *nec plus ultra* du progrès et de la puissance. L'apparition du torpilleur dans les années 1880, celle du sous-marin dans les années 1890 et enfin celle du *dreadnought* dans les années 1900 nourrissent toute une littérature d'anticipation, des romans de Jules Verne ou Driant aux bandes dessinées de Robida. Ces révolutions technologiques induisent cependant une grande incertitude doctrinale : faut-il privilégier les unités de faible tonnage ou opter pour les bâtiments de ligne ? Loin de rester cantonné aux cercles d'experts, le débat passionne les opinions publiques. Il revêt en France une tournure nettement idéologique car, pour des raisons complexes que nous avons étudiées ailleurs, et dont certaines remontent à l'Ancien Régime, la gauche tient généralement pour les unités légères, la droite pour les bâtiments de ligne³⁰. L'une et l'autre tirent la politique navale à hue et à dia, d'où le manque d'homogénéité qui caractérise alors la flotte française. Mais si Maurras prend indirectement parti dans cette controverse en louant l'amirauté britannique d'avoir compris « le rôle décisif des grands cuirassés »³¹, force est de constater qu'il ne s'y intéresse guère. En bon dialecticien, il préfère partir des seuls points qui font consensus : d'une part l'importance croissante du facteur naval sur la scène internationale, de l'autre la situation catastrophique de la flotte française.

Misère d'une Marine sans roi

Maurras n'exagère pas en qualifiant de « désastres » les accidents qui ont affaibli et endeuillé la Marine depuis une décennie³² : les épisodes auxquels il fait allusion sont si connus à l'époque qu'il ne prend pas la peine de les rappeler. Sans prétendre à l'exhaustivité, mentionnons l'explosion de la poudrière de Lagoubran en 1899 (55 morts) ; en 1903, la disparition corps et biens du transport *Vienne*, dont l'état lamentable avait été signalé par son commandant (une cinquantaine de morts) ; la perte par échouage des croiseurs *Sully* (1905), *Jean-Bart* et *Chanzy* (1907), qui purent heureusement être évacués ; les naufrages des sous-marins *Farfadet* en 1905 et *Lutin* en 1906 (30 morts) ; les trois explosions survenues en 1906, 1907 et 1908 sur le cuirassé *La Couronne*, pièce de musée remontant au Second Empire (12 morts) ; enfin, et surtout,

30 Voir notre ouvrage *Une éducation géostratégique. La pensée navale française, de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004, ainsi que nos articles « La Jeune École et la généalogie de la guerre totale », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, Paris, Economica, 2007, t. VIII, p. 131-182, et « La référence à Suffren dans le débat sur le recrutement et la formation des officiers de marine, de Choiseul à la création de l'École navale », dans Bernard Gainot (dir.), *La Formation du militaire à l'époque moderne*, à paraître.

31 Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, op. cit., p. 166.

32 *Ibid.*, p. 69.

l'explosion à quai du cuirassé *Iéna* en 1907 (117 morts), avec pour réplique atténuée celle d'une tourelle du croiseur *Latouche-Tréville* l'année suivante (13 morts). Pareille série noire suscita une émotion dont témoigne le discours prononcé à la Chambre par Delcassé en octobre 1908 : « Tous ces désastres ont entassé plus de ruines que n'en laissa jamais la plus grave des défaites », déclarait l'ancien ministre des Affaires étrangères, car ils ont eu lieu « en pleine paix » et décrédibilisent donc la flotte française aux yeux du monde entier³³. Ce discours obligea Gaston Thomson, ministre de la Marine de Clemenceau, à quitter la rue Royale. Delcassé récidiva en juillet 1909, attaquant directement le Tigre sur son bilan naval et finissant par provoquer sa chute. Lorsque paraît *Kiel et Tanger*, la crise de la Marine se trouve donc au cœur du débat politique. Mais le pire est encore à venir : en 1911, quelques jours après l'explosion d'une tourelle sur le croiseur *Gloire* (6 morts), le cuirassé *Liberté* saute à quai, tuant 226 personnes – un épisode sur lequel revient la deuxième édition de *Kiel et Tanger*. L'enquête incriminera l'instabilité de poudres passées de date, déjà mise en lumière après la catastrophe de l'*Iéna* sans qu'on en ait tiré les conséquences pratiques.

Plus de 500 morts en 12 ans, une dizaine de navires perdus dont 2 bâtiments de ligne : à l'évidence, l'état de la Marine apporte davantage d'eau au moulin maurrassien que l'impréparation de l'armée lors de la crise de Tanger. Mais comment expliquer que les vices des institutions républicaines affectent plus durement les forces navales ? Maurras, dans *Kiel et Tanger* et dans deux articles antérieurs, donne plusieurs réponses à cette question. L'une est toute conjoncturelle : en matière terrestre, « l'anarchie démocratique a été puissamment tempérée par le stimulant de la Revanche »³⁴. Pendant un quart de siècle, en effet, la nostalgie des « Provinces perdues » a « servi de lien à l'unité française », en quoi elle a été une véritable « reine de France », un substitut à la monarchie que la France ne possédait plus³⁵. Sous son emprise, la gauche et la droite ont été obligées de s'entendre pour mener à bien les réformes militaires dont la catastrophe de 1870 venait de démontrer la nécessité³⁶. Or, « [ce] stimulant de la Revanche [...] n'existait pas pour l'armée de mer. Il y a trop longtemps que nous n'avons plus fait de grande guerre maritime »³⁷.

Viennent ensuite des données structurelles. La première, d'ordre géopolitique, est que « la nécessité d'une armée de terre s'impose directement à l'instinct de conservation », puisqu'elle défend le milieu naturel de l'homme. Tel n'est pas le

33 Théophile Delcassé, cité par son secrétaire Albéric Neton, *Delcassé (1852-1923)*, Paris, Académie diplomatique internationale, 1952, p. 382.

34 Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. 67.

35 *Ibid.*, p. 35.

36 *Ibid.*, p. 36.

37 *Ibid.*, p. 67.

cas de la Marine, qui opère dans un espace périphérique dont l'importance est mal perçue des populations, c'est-à-dire du souverain démocratique :

Comme une surface quelconque est nécessairement exprimée par un nombre supérieur au chiffre qui représente son périmètre, ainsi tout territoire un peu considérable doit compter pour une faible minorité les habitants de ses littoraux. Les citoyens intéressés aux risques et profits de la mer sont toujours noyés dans la masse compacte à laquelle l'éloignement des côtes procure l'ignorance et la sécurité dont les foules se contentent très bien. Il y a là une proportion immuable : si l'on compte les têtes, au lieu de peser les avis, les intérêts maritimes sont trahis nécessairement [...], à plus forte raison chez un peuple comme le nôtre, admirablement placé sur la mer, nullement réduit à en vivre³⁸.

Il faut également prendre en compte la nature de l'élément marin : « L'armée de mer devant être nécessairement plus disciplinée en raison des hasards naturels qu'elle affronte même en période de paix, souffre nécessairement dans la démocratie des pires dommages [...]. Le relâchement du commandement à la mer ou son manque d'autorité offrent [...] des inconvénients deux fois plus dangereux que sur terre »³⁹. Enfin, ou plutôt par conséquent, l'extrême technicité de la chose navale exclut tout amateurisme :

Ce personnel et ce matériel immenses, hautement spécialisés, ne sauraient être sérieusement contrôlés qu'à force de présence d'esprit, de volonté ingénieuse et de sagesse vigilante : [...] affaires de princes et de chefs. Les aristocraties versées dans les choses maritimes et commerciales, Carthage, Venise, aujourd'hui encore la ploutocratie américaine, peuvent réussir à faire de bonnes inspections, à donner des directions sérieuses à leurs ministres et fonctionnaires de la mer : elles ont la durée et la compétence. Aucun pouvoir démocratique et républicain ne possède ces deux vertus⁴⁰.

IDÉOLOGIE OU POLITOLOGIE ?

« Regrettera qui veut le bon vieux temps, et l'âge d'or et le règne d'Astrée... »

S'il est bien un aspect de *Kiel et Tanger* que l'on doive rejeter sans appel, c'est son idéalisation de l'Ancien Régime. Non seulement Maurras verse dans le sophisme en louant la cohérence d'un Louis XV se désintéressant à la fois de la Marine et des colonies, mais le propos est historiquement faux. La

³⁸ Charles Maurras, « Les vaisseaux du roi », dans *L'Action française* du 10 novembre 1908.

³⁹ Charles Maurras, « Marine et démocratie », dans *L'Action française* du 3 juillet 1909.

⁴⁰ Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. 68.

monarchie a si peu négligé les colonies dans la première moitié du XVIII^e siècle qu'elle a relancé la Compagnie des Indes, dont l'activité croissante a entraîné le quasi-triplement de la population lorientaise entre 1720 et 1750⁴¹. La marine militaire, en revanche, ne fit pas l'objet de la même attention, d'où à terme la perte de l'Inde. Le règne de Louis XV n'est donc nullement à l'abri du reproche que Maurras adresse à la III^e République ; tout au plus peut-on admettre que celle-ci a poussé plus loin l'incohérence en multipliant les conquêtes, celui-là s'étant contenté de valoriser les acquisitions antérieures⁴².

À certains égards, par ailleurs, les règnes de Louis XV et Louis XVI démentent l'image d'une monarchie capable d'imposer des réformes navales ambitieuses : Michel Vergé-Franceschi a montré combien, sous ces rois, les officiers du « Grand Corps » ont su résister aux projets tendant à diversifier leur recrutement, à rendre plus concrète leur formation et à réprimer leur indiscipline⁴³. De l'aveu même du contre-amiral de La Serre, pourtant issu du « Grand Corps » et monarchiste convaincu, ce conservatisme aveugle a contribué aux revers navals français du XVIII^e siècle⁴⁴. Certes, le fait en soi n'invalide pas formellement le raisonnement de *Kiel et Tanger* : Maurras ne dit pas que la monarchie ne peut *jamais* faillir, car ses entreprises dépendent en dernière instance de l'habileté des hommes au pouvoir ; la supériorité qu'il lui prête sur la république tient au fait que cette dernière doit *toujours* faillir en raison de ses défauts intrinsèques. Mais nombre de ministres se succédèrent dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, dont aucun ne parvint vraiment à mettre au pas le « Grand Corps ». Ce n'est d'ailleurs pas seulement en matière de marine que la monarchie finissante manifesta son impuissance à réformer, mais dans bien d'autres domaines. On a donc affaire à une crise systémique, non à des défaillances personnelles.

Cette crise, Tocqueville l'a rattachée au vice dont Maurras fait l'apanage des institutions républicaines : la centralisation. Sous l'Ancien Régime, soutient l'illustre penseur libéral,

toute l'administration du pays est gouvernée par un corps unique⁴⁵ [...]. Son activité est souvent improductive et même malfaisante, parce que, parfois, il veut

41 Lorient passa de 7 000 à 20 000 habitants : voir Jean Meyer et Martine Acerra, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 85.

42 Rappelons que les conquêtes de Dupleix en Inde furent désavouées par Versailles.

43 Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1996, p. 361-391.

44 Alexis Barbier de La Serre (sous anonymat), *Essais historiques et critiques sur la marine de France de 1661 à 1789*, London, Imprimerie de Schulze et Dean, 1813, p. 234. Sur cet auteur, qui combattit dans l'armée des Émigrés, puis fut nommé gouverneur du Collège royal de la marine par Louis XVIII, voir Martin Motte, « La référence à Suffren... », art. cit.

45 Alexis de Tocqueville, *L'Ancien Régime et la Révolution* [1856], rééd. Paris, GF-Flammarion, 1988, p. 129.

faire ce qui est au-dessus de ses forces [...]. Il n'entreprend guère ou il abandonne bientôt les réformes les plus nécessaires, qui, pour réussir, demandent une énergie persévérante ; mais il change sans cesse quelques règlements ou quelques lois. Les nouvelles règles se succèdent avec une rapidité si singulière que les agents, à force d'être commandés, ont souvent peine à démêler comment il faut obéir⁴⁶.

Et de citer M. d'Argenson constatant en 1733 que « les détails confiés aux ministres sont immenses. Rien ne se fait sans eux, rien que par eux, et si leurs connoissances ne sont pas aussi étendues que leurs pouvoirs, ils sont forcés de laisser tout faire à des commis qui deviennent de véritables maîtres »⁴⁷. Difficile dans ces conditions d'affirmer que les maux dénoncés dans *Kiel et Tanger* : agitation stérile au sommet de l'État, toute-puissance des bureaux à la base, ont commencé avec la Révolution, même si Tocqueville convient qu'elle a aggravé la tendance⁴⁸.

À bon droit, Maurras salue le redressement de la Marine survenu entre la guerre de Sept Ans et la guerre d'Indépendance américaine : la préparation de cette dernière reste un modèle de coordination entre diplomatie et politique navale, Vergennes ayant pris soin de désamorcer tout risque de guerre continentale pour pouvoir affecter plus de ressources à la flotte et s'étant de surcroît concilié les puissances maritimes secondaires. Mais *Kiel et Tanger* passe sous silence le coût abyssal du conflit. Couplé à l'échec des réformes fiscales, le déficit qui en est résulté, a été l'une des causes majeures de la Révolution. La monarchie n'a donc pas su coordonner sa politique extérieure et sa politique financière. Du même coup tombe l'idée selon laquelle la Révolution aurait été fomentée par l'Angleterre pour casser la Marine de Louis XVI. Les convulsions qui secouèrent les ports militaires français à partir de 1789 n'eurent pas besoin d'impulsion extérieure : comme l'a récemment rappelé Olivier Chaline, elles résultèrent d'abord de la misère dans laquelle la banqueroute de l'État avait plongé les ouvriers des arsenaux⁴⁹. Mais si la thèse du complot britannique est inepte, elle a au moins l'intérêt d'illustrer à merveille le mécanisme des théories conspirationnistes : parce qu'il conçoit la monarchie comme le système le plus parfait qui soit, Maurras ne comprend pas qu'elle ait échoué et est donc obligé d'invoquer une causalité diabolique.

Trois critiques républicains de la marine républicaine

⁴⁶ *Ibid.*, p. 159.

⁴⁷ M. d'Argenson, cité par Alexis de Tocqueville, *ibid.*, p. 155.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 151.

⁴⁹ Olivier Chaline, « Révolution et marine française. Quelques remarques sur l'exercice de l'autorité », dans *Revue d'histoire maritime*, n° 4, 2005, p. 147-179.

Plus probant nous semble le jugement de Maurras sur les affaires navales de son temps, car il est corroboré par ceux de contemporains autorisés. Citons en premier lieu Édouard Lockroy qui, lors de ses deux passages rue Royale, a pu mesurer combien il était difficile de moderniser les structures de la Marine. Depuis les années 1814-1817, elles reposaient sur une stricte séparation entre direction du personnel et direction du matériel⁵⁰, schéma aussi bizarre que l'eût été, dans l'armée de terre, le fait de « mettre tous les artilleurs, tous les cavaliers et tous les fantassins sous les ordres d'un général, et sous les ordres d'un autre général, tous les canons, tous les chevaux et tous les fusils »⁵¹. Il faut pourtant attendre 1896 pour voir Lockroy lui substituer une division plus logique entre flotte en service et flotte en construction. Peine perdue : un mois et demi plus tard, l'amiral Besnard, son successeur, en revient au système précédent ! Nouveau changement de cap en 1898, lorsque Lockroy retrouve le fauteuil de Colbert ; mais sa réforme n'a pas le temps de porter ses fruits que déjà s'ouvre la crise de Fachoda. Si la guerre avait éclaté, c'est une marine organisée en dépit du bon sens qui aurait dû affronter la *Royal Navy*...

L'inertie de la rue Royale n'est d'ailleurs pas seule en cause, souligne Lockroy en 1899 ; le mal est beaucoup plus profond. Tout d'abord, « le programme naval devient fatalement incohérent quand la politique extérieure reste flottante et indécise »⁵². Veut-on affronter l'Angleterre, en effet, il faut s'en prendre à son commerce et par conséquent lancer beaucoup de croiseurs ; en cas de guerre contre la Triple, c'est au contraire de cuirassés qu'on aura besoin. Or, la diplomatie française peine à définir l'ennemi prioritaire. Nul ne paraît s'en émouvoir beaucoup, car les querelles intestines accaparent toutes les énergies : « Nos divisions, nos haines, nos intérêts nous absorbent à tel point que nous ne pouvons nous persuader qu'il existe au dehors d'autres nations [...] dont les intérêts sont absolument opposés aux nôtres »⁵³. Au sein même de la Défense nationale, « l'esprit particulariste des services » compromet toute action d'ensemble : « Les Colonies ont pour la Marine une antipathie qu'elles ne cachent pas. La Marine ignore complètement la Guerre et la Guerre ne sait pas, ou ne veut pas savoir, ce que c'est que la Marine »⁵⁴. L'absence de programmes pluriannuels à l'allemande ou à l'anglaise expose, par ailleurs, la politique navale

50 Sur la genèse et le devenir de ce système, voir Jean-Paul Redon, *L'Évolution de l'organisation centrale du Ministère de la Marine de Malouet à Lanessan (1814-1902)*, mémoire de maîtrise, université Paris I, 1989.

51 Édouard Lockroy, *La Marine de guerre. Six mois rue Royale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1897, p. 122-123.

52 Édouard Lockroy, *La Défense navale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1899, p. 58.

53 *Ibid.*, p. 16.

54 *Ibid.*, p. 127.

à subir les aléas d'un budget voté sous la pression de divers *lobbies* : industriels, travailleurs des arsenaux, municipalités portuaires, sans oublier les marins eux-mêmes, avec leur « esprit de réaction et [...] de routine »⁵⁵. Les humoristes n'exagèrent guère en disant que « nous avons une flotte en construction pour les ouvriers et une flotte construite pour les marchands de vin »⁵⁶.

On ne saurait prendre à la légère le propos d'un homme qui a été l'un des meilleurs ministres de la Marine de son temps. Ancien secrétaire de Renan, ancien garibaldien, ancien opposant à l'Empire, un temps communaliste, allié à Victor Hugo⁵⁷, radical et franc-maçon, Lockroy est de plus un républicain exemplaire. En le citant longuement, Maurras se met donc à l'abri du reproche de partialité. L'analyse est la même chez les deux auteurs – ou plutôt Maurras reprend point pour point l'analyse de Lockroy⁵⁸ : la seule différence est qu'il en tire des conclusions auxquelles se refuse l'ex-ministre, mais dont on sent bien qu'elles le taraudent sourdement.

Républicain aussi le capitaine de frégate Abeille, sous-directeur de l'École supérieure de Marine, stratéguiste de grande classe⁵⁹ et auteur en 1906 d'une excellente synthèse sur les grandes marines du monde. Partant du principe que, « dans tous les pays, l'état politique et social réagit fortement sur [l']organisation maritime »⁶⁰, il cherche à définir les conditions d'une saine politique navale en régime démocratique. L'intention est aux antipodes de celle de Maurras, mais le postulat initial comme l'argumentation annoncent nettement *Kiel et Tanger*. Abeille impute l'humiliation de Fachoda à l'« aberration [...] invraisemblable » que constituait l'absence de coordination entre le quai d'Orsay et la Marine⁶¹, bien visible entre autres dans l'évolution des crédits alloués à cette dernière : ils stagnent en 1896-1897, soit au moment même où tout laisse entrevoir l'imminence d'une crise majeure avec l'Angleterre. La comparaison des budgets navals de part et d'autre du Rhin n'est pas moins éloquente : dans la décennie dont traite *Kiel et Tanger*, la flotte allemande a reçu 800 millions de moins que la flotte française⁶². Le fait que le *Reich* ait ravi à la France le deuxième rang naval mondial ne tient donc pas à la supériorité de ses finances, mais à

55 *Ibid.*, p. 126

56 *Ibid.*, p. 84

57 L'épouse de Lockroy était la veuve de Charles Hugo, fils de Victor Hugo.

58 Maurras cite plus les articles de Lockroy sur la marine allemande que *La Défense navale*, mais c'est bien ce dernier ouvrage qui lui fournit l'essentiel de son raisonnement.

59 Sur ses idées, voir notre livre *Une éducation géostratégique*, *op. cit.*, p. 529-535 et 687-690.

60 Léonce Abeille, *Marine française et marines étrangères*, Paris, Armand Colin, 1906, p. 3.

61 *Ibid.*, p. 43.

62 Le budget naval français s'est monté à 2,9 milliards de francs de 1896 à 1905, le budget naval allemand à 2,1 milliards de francs ; *ibid.*, p. 110.

celle de sa gestion. En Allemagne, en effet, comme du reste en Angleterre, les constructions navales sont 25 % moins chères qu'en France⁶³.

Parmi les raisons expliquant le moindre rendement des dépenses françaises, Abeille pointe la « mentalité particulariste » des marins, qui collaborent mal avec les autorités civiles⁶⁴ ; le rôle des « intérêts particuliers » poussant au maintien des arsenaux de Lorient et de Rochefort, pourtant notoirement archaïques⁶⁵ ; le « record » détenu par les chantiers navals français en nombre d'ouvriers⁶⁶ ; et enfin des « frais d'administration » bien plus élevés qu'ailleurs⁶⁷. Sous ce dernier rapport, la supériorité des marines émergentes – l'allemande, l'américaine, à un moindre titre l'italienne – vient de ce qu'elles ont eu la sagesse de copier le système britannique : le ministre y prend les décisions essentielles après avoir entendu les chefs de services réunis en conseil, puis laisse à ces derniers la plus grande marge d'autonomie possible dans l'exécution, se contentant de coordonner leur travail. On évite ainsi les interférences bureaucratiques et le gaspillage d'énergie qu'elles occasionnent toujours. Seule fait exception la France, où le ministre ne réunit pas de conseil ni ne coordonne rien mais, centralisme oblige, s'immisce à tout propos dans le fonctionnement de chaque service. En somme, « la Marine française est uniquement guidée par le fétichisme des conceptions administratives [...]. La préparation à la guerre est, pour nous, la conséquence accessoire et non la raison d'être d'un ministère de la Marine »⁶⁸.

74

Quelque temps plus tard, lorsque le sénateur radical Monis présente son rapport sur la catastrophe de l'*Iéna*, c'est également l'organisation, ou plutôt l'« anarchie intégrale » de la rue Royale qu'il incrimine : il n'y existe aucune autorité apte à faire le lien entre « l'artilleur naval, le constructeur naval et le marin combattant », lesquels constituent de ce fait « trois forces divergentes et hostiles » se rejetant la responsabilité des explosions accidentelles au lieu de coopérer pour les prévenir⁶⁹ – preuve que les avantages théoriques de la réforme lancée par Lockroy en 1896-1898 sont largement annulés par l'acéphalie du ministère. La solution, Lockroy et Abeille l'avaient pourtant indiquée : il fallait

63 *Ibid.*, p. 113. _____

64 *Ibid.*, p. 2.

65 *Ibid.*, p. 262.

66 En apparence la France et l'Angleterre ont le même nombre d'ouvriers (27 000), mais, d'une part, l'Angleterre lance beaucoup plus de bâtiments, d'autre part, elle n'a que 9 000 ouvriers commissionnés plus un volant de 18 000 journaliers qui, par définition, ne représentent pas une charge salariale permanente ; l'Allemagne n'a que 18 000 ouvriers, l'Italie 16 000 (*ibid.*, p. 263).

67 *Ibid.*, p. 274.

68 *Ibid.*, p. 110.

69 Monis, cité par Charles Maurras, « À la Marine », dans *L'Action française* du 26 septembre 1908.

que la France adoptât l'organigramme en vigueur dans les grandes marines étrangères. Mais ni l'un ni l'autre ne disaient – et pour cause – comment il pourrait fonctionner avec l'effarante instabilité de la III^e République...

Le nœud du problème

Cette question de l'instabilité, centrale dans *Kiel et Tanger*, n'est qu'implicitement posée ou pour mieux dire refoulée par Lockroy et Abeille. Une bonne façon d'évaluer son impact est de comparer la France et les autres compétiteurs. Entre la proclamation de la République en 1870 et le début de la Grande Guerre, le portefeuille de la Marine a changé 42 fois de mains à Paris contre 29 fois à Rome, 16 fois à Washington et 15 fois à Londres. En tenant compte du fait que certains de ses titulaires l'ont été plusieurs fois, on arrive à 37 ministres français en 44 ans contre 20 ministres italiens, 17 ministres américains et 13 ministres anglais. Par voie de conséquence, le plus long séjour rue Royale, celui de Gaston Thomson, n'a pas duré 4 ans, alors que lord Hamilton est resté 6 ans en place, et Carlo Mirabello plus de 6 ans, sans même parler de Benedetto Brin qui, en additionnant ses différents ministères, a contrôlé la *Regia Marina* pendant l'équivalent de 11 ans. C'est toutefois au *Reich* que revient la palme de la stabilité, puisque Tirpitz y fut secrétaire d'État à la marine de 1897 à 1916. Or, l'Allemagne est également le pays qui enregistra les meilleures performances navales de la période, passant d'une flotte de garde-côtes à la deuxième flotte hauturière mondiale.

L'approche diachronique modifie quelque peu les perspectives. Certes le Second Empire, qui donna à la France l'une des plus belles flottes de son histoire, n'eut que 5 ministres de la marine en 19 ans, les seuls Hamelin et Chasseloup-Laubat totalisant plus de 13 ans rue Royale. En revanche, les 23 alternances de l'entre-deux guerres n'ont pas empêché la construction d'une flotte respectable. Il est vrai que le vivier des ministres de la Marine s'est à cette époque restreint à 16 personnes et que Georges Leygues, en 4 passages différents, est resté en poste l'équivalent de 6 ans et demi. Mais l'essentiel est ailleurs : dans l'entre-deux guerres, le retour d'expérience de 1914-1918 a déterminé un large consensus sur les missions de la flotte et par conséquent sa composition, ce qui n'était pas le cas dans la séquence dont traite *Kiel et Tanger*.

Est-ce à dire que le facteur doctrinal prime entièrement le facteur institutionnel ? Ce serait méconnaître l'influence du second sur le premier. En effet, dans les pays à forte stabilité ministérielle, les grands débats doctrinaux des années 1870-1890 n'eurent pas le caractère passionnel qu'ils prirent en France ; ils n'empêchèrent pas non plus la mise en œuvre de programmes navals relativement cohérents. Une raison en est que cette stabilité, inscrite dans la

nature même des institutions, dissuadait l'opposition de prendre n'importe quel prétexte et de donner dans n'importe quels excès pour tenter de faire tomber le gouvernement, comme cela se pratiquait au Palais-Bourbon. En retour, la longévité des ministres leur laissait le temps d'étudier à fond leurs dossiers, de prendre du champ par rapport aux emballements de l'opinion et d'établir des relations confiantes avec leurs chefs de services, conditions propices au dépassement des désaccords techniques, stratégiques, voire idéologiques. En Italie, notamment, la « révolution parlementaire » de 1876 n'entraîna aucune césure dans la politique navale : Benedetto Brin, homme de gauche, poursuivit la ligne de l'amiral de Saint-Bon, pourtant très marqué à droite⁷⁰. Sans avoir l'assise industrielle et financière nécessaire pour faire jeu égal avec la flotte française, la *Regia Marina* parvint ainsi à passer du statut de « rival méprisé » à celui d'« adversaire préféré » de la rue Royale, pour reprendre l'expression de Jean de Préneuf⁷¹.

76

À l'étranger, en outre, le débat doctrinal s'acheva pour l'essentiel autour de 1890, les thèses de Mahan sur la primauté des cuirassés faisant alors consensus. Elles furent d'ailleurs en grande partie confirmées par les guerres sino-japonaise de 1894-1895, hispano-américaine de 1898 et russo-japonaise de 1904-1905. Rien de tel en France, où l'influence du mahanisme ne commença à se faire sentir qu'avec le programme Lanessan de 1900 ; encore l'arrivée au pouvoir des radicaux amena-t-elle entre 1902 et 1905 une désastreuse rechute dans l'idéologie des petits bâtiments « démocratiques » opposés aux cuirassés « réactionnaires ». Mais, en cela, l'intermède Pelletan ne faisait que porter à son paroxysme le mal déjà identifié en 1897 par une Commission extraparlamentaire de la Marine :

En Angleterre, on peut constater une unité de vue qui a doté cette nation d'une flotte rationnelle tendant vers l'homogénéité. Chez nous, au contraire, [la marine] a subi les contrecoups de l'instabilité politique qui est venue jeter dans ses vues d'ensemble l'inévitable aléa des conceptions personnelles et des concessions acceptées le plus souvent de guerre lasse par les ministres successifs⁷².

Kiel et Tanger ne dit pas autre chose, non plus que les experts navals anglais de l'époque⁷³.

70 Mariano Gabriele, « La Marine italienne de 1870 à 1900 », dans Michel Ostenc (dir.), *La Marine italienne de l'Unité à nos jours*, Paris, Economica, 2005, p. 10-48, spécialement p. 19.

71 Jean de Préneuf, « Du rival méprisé à l'adversaire préféré. L'Italie dans la stratégie navale française de 1870 à 1899 », dans *Revue historique des Armées*, n° 250, 2008, p. 34-52.

72 Commission extraparlamentaire de la Marine, 1897, citée par Agnès Bourré-Bouhet, *Politique, stratégie et armement, 1890-1925 : l'exemple français*, thèse de doctorat en histoire, université Paris I, 1996, vol. I, p. 138.

73 Ce point nous a été précisé par M. Patrick Louvier, que nous remercions chaleureusement.

Les raisons avancées par Maurras pour expliquer que les tares de la III^e République n'aient pas atteint au même degré l'armée de terre nous semblent elles aussi convaincantes. L'ouvrage de Jean-François Chanet sur la réforme militaire des années 1870 confirme en particulier le rôle fédérateur de l'idée de Revanche, qui permit une coopération loyale entre un État-major encore majoritairement monarchiste ou bonapartiste, et des autorités civiles de plus en plus républicaines⁷⁴. En outre, comme l'a rappelé Jean Doise, cette période de république conservatrice se caractérisa par une exceptionnelle stabilité ministérielle aux Affaires étrangères – où Decazes se maintint 4 ans – et à la Guerre, avec 2 titulaires en 5 ans et demi⁷⁵. L'armée reçut alors une impulsion dont les effets furent d'autant plus durables que son substrat idéologique, la nostalgie des Provinces perdues, lui survécut jusqu'à l'affaire Dreyfus au moins. Ce ne fut pas le cas de la Marine : l'amiral Pothuau, son ministre de 1872, ne l'appelait-il pas à « se sacrifier sur l'autel de la patrie »⁷⁶, en l'occurrence à un réarmement terrestre nécessairement prioritaire ? On ne recommença à s'intéresser à elle qu'à la fin des années 1870, et elle ne bénéficia jamais du consensus dont avait profité la réforme de l'armée.

Deux jugements distanciés pour conclure. Sous la III^e République telle qu'on la pratique à partir de 1877 – car l'esprit originel de ses institutions était différent – « le Gouvernement [n'est] pas en mesure de gouverner, de diriger le pays. Le Parlement ne se substitue pas vraiment à lui [mais] empêche le gouvernement de gouverner [...]. Dans ces conditions le pouvoir est vacant. Il est recueilli par l'Administration », écrit Philippe Ardant⁷⁷. C'est pourquoi, ajoute Georges-Henri Soutou, « il n'existe pas vraiment d'organe permettant la synthèse des divers éléments de l'action internationale [...]. Ce défaut majeur [...] fournit l'une des explications essentielles aux dysfonctionnements de la politique extérieure française »⁷⁸.

Marine et monarchie : des vertus de l'incarnation

74 Jean-François Chanet, *Vers l'Armée nouvelle. République conservatrice et réforme militaire, 1871-1879*, Rennes, PUR, 2006, p. 22-23.

75 Jean Doise et Maurice Vaïsse, *Diplomatie et outil militaire, 1871-1991* [1987], rééd. Paris, Le Seuil, 1992, p. 30-31.

76 Amiral Pothuau, cité par le capitaine de frégate Cellier, « Les idées stratégiques en France de 1870 à 1914 : la Jeune École » (1928), réédité dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1991, t. I, p. 194-231 (p. 197).

77 Philippe Ardant, *Institutions politiques et droit constitutionnel*, 5^e éd., Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1993, p. 407-408.

78 Georges-Henri Soutou, « Le deuil de la puissance », dans *Histoire de la diplomatie française* (ouvrage collectif) [2005], Paris, Perrin, 2007, t. II, p. 285-426 (p. 366 et 369).

Il n'est pas fortuit que les pays les plus dynamiques au plan naval, États-Unis exceptés, aient eu des régimes monarchiques. Mais Maurras, prisonnier de ses tendances absolutistes comme de sa formation positiviste, restreint la perspective en centrant son analyse sur un Guillaume II directement impliqué dans le pilotage de la marine : cet exemple ne rend pas compte des cas anglais et italien. C'est donc plutôt la fonction symbolique ou métropolitique de la royauté qu'il faut mettre en lumière. Lorsque l'intérêt national s'incarne dans une dynastie héréditaire, par définition soustraite au jeu électoral, il offre moins de prise à l'opinion. Non que les parlements n'aient eu leur mot à dire dans les monarchies constitutionnelles des années 1900, même en Allemagne ; mais ils semblent avoir intériorisé l'idée que les destinées supérieures du pays ne pouvaient être l'enjeu d'empoignades partisans. Les travaux de Patrick Louvier sur l'Angleterre, de Frédéric Le Moal sur l'Italie et de François-Emmanuel Brézet sur l'Allemagne confirment que le contrôle parlementaire en matière de diplomatie et de défense y était bien moindre qu'en France⁷⁹.

Dans ces pays, en outre, tout un décorum accréditait l'idée que la Marine est par essence chose royale, et d'abord l'intitulé même de l'institution, *Royal Navy*, *Kaiserliche Marine* ou *Regia Marina*. En France au contraire, la Marine n'était pas « républicaine » mais « nationale » : les deux termes étaient quasiment synonymes pour les républicains, mais non pour ceux, fort nombreux, qui ne l'étaient pas ou ne l'étaient que de raison. Même imprégnation monarchique dans l'onomastique navale étrangère, avec ses *Her/His Majesty's Ships Victoria*, *Empress of India*, *Queen*, *Prince of Wales* et autres *King Edward VII*, ses *Kaiser Wilhelm II*, *Kaiser* et *Kaiserin* ou ses *Re Umberto* et *Vittorio-Emmanuele*, à coup sûr plus consensuels que les *Edgar Quinet* et *Démocratie* de la flotte française. L'association de la couronne et du trident apparaissait aussi lors des revues navales soulignant les grands événements, ainsi l'ouverture du canal de Kiel par Guillaume II en 1895 et mieux encore le jubilé de Victoria en 1897 : alignant 165 unités modernes sur 5 files d'une dizaine de kilomètres chacune, la *Royal Navy* y fit la plus spectaculaire démonstration de puissance navale jamais vue à cette date⁸⁰. *Last but not least*, les princes du sang servaient

79 Patrick Louvier, « Les Fondements de la puissance britannique dans *Kiel et Tanger* : racines et prolongements d'une lecture institutionnelle de l'Angleterre édouardienne », dans Georges-Henri Soutou et Martin Motte (dir.), *Entre la vieille Europe et la seule France*, op. cit., p. 167-206 (p. 181) ; Frédéric Le Moal, « Maurras et l'Italie, heurs et malheurs d'une nécessaire amitié », *ibid.*, p. 207-222 (p. 208-209) ; François-Emmanuel Brézet, *Le Plan Tirpitz (1897-1914). Une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*, Paris, Librairie de l'Inde, 1998, p. 277.

80 Arthur J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, op. cit., p. 281.

volontiers dans la flotte, à l'instar de l'amiral-duc d'Édimbourg, l'un des fils de Victoria ; marin aussi le fils d'Édouard VII et futur Georges V, marin le fils de ce dernier et futur Georges VI. En Italie, « l'amiralissime » n'était autre que le duc de Gênes, cousin d'Humbert I^{er} et oncle de Victor-Emmanuel III. Quant à Guillaume II, non content de passer chaque année plusieurs semaines, voire plusieurs mois, à la barre du yacht impérial le *Hohenzollern*, il s'était intronisé « *amiral de l'Atlantique* » dans une lettre d'octobre 1902 à son cousin Nicolas II⁸¹.

Contrairement à ce que l'on a parfois tendance à penser, cet engouement navaliste des familles régnantes – et plus largement des élites sociales – ne remontait guère qu'aux années 1880, même en Angleterre⁸². Mais en renforçant le lien symbolique entre marine et monarchie, il donnait un poids singulier aux interventions du souverain dans le débat naval : on songe entre autres à l'appui de Victoria au programme de lord Spencer, contre l'avis du Premier ministre Gladstone, qui finit par démissionner (1894)⁸³, ou au fait que l'amiral Fisher ait été nommé aide de camp d'Édouard VII le jour même de sa désignation comme *First Sea Lord* (1904), ce qui lui donna les coudées franches pour imposer ses réformes à d'autres ténors de l'Amirauté⁸⁴. Maurras ne se trompe donc pas en affirmant qu'à Londres, Berlin et Rome la royauté était l'Arche sainte à l'abri de laquelle amiraux et techniciens pouvaient travailler efficacement.

Restent les États-Unis, où il n'y eut pas besoin de roi pour faire éclore en moins d'un demi-siècle la première flotte du monde. Mais leurs institutions résultent à beaucoup d'égards d'une transposition républicaine du système britannique : Philippe Ardant y voit « l'une des formes possibles de transition entre la monarchie absolue et le régime parlementaire »⁸⁵. Élu en dernière instance par le peuple, le Président y a la même légitimité que le Congrès et les ministres ne sont responsables que devant lui. En théorie, les décisions diplomatiques et militaires incombent à la fois à l'exécutif et au législatif ; en fait, dans les deux premiers tiers du xx^e siècle, elles tendent à être accaparées par le Président. Par ailleurs, la nature fédérale des institutions conforte sa stature monarchique, d'abord parce qu'elle fait de lui le lien le plus réel entre les États fédérés – autrement dit

81 *Ibid.*, p. 465.

82 Richard Hill, *War at Sea in the Ironclad Age* (2000), trad. fr. *Les Guerres maritimes, 1855-1905*, Paris, Autrement, 2003, p. 73-78 ; Martin Motte, « Le monde britannique et la mer », dans Sylvie Aprile et Michel Rapoport (dir.), *Le Monde britannique, 1815-1931*, Paris, Atlande, 2010, p. 209-233 (p. 228-229).

83 Arthur J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, *op. cit.*, p. 194-203.

84 *Ibid.*, p. 486. Fisher ne put cependant faire triompher qu'une partie de ses vues : voir Christopher Martin, « Un nouveau regard sur les mutations de la *Royal Navy* au début du xx^e siècle », dans *Revue historique des Armées*, n° 257, 4^e trimestre 2009, p. 44-58.

85 Philippe Ardant, *Institutions politiques et droit constitutionnel*, *op. cit.*, p. 296.

l'incarnation de l'unité nationale –, ensuite parce que, focalisant l'attention des citoyens sur les enjeux locaux, elle la détourne de la haute politique. C'est exactement ce que Maurras souhaite pour la France : « On ne rétablira chez nous une autorité permanente, un pouvoir central durable, responsable et fort, qu'au moyen de libertés locales très étendues », écrit-il en 1898. « Elles fourniront à nos modernes habitudes parlementaires une distraction utile et [...] formeront cet esprit public qui, aujourd'hui, est nul en France »⁸⁶.

80

Enfin, la vision maurrassienne d'une société américaine fondamentalement oligarchique⁸⁷ semble confirmée par la relative aisance avec laquelle une poignée d'hommes occupant des postes stratégiques imposa son programme navaliste et impérialiste à une opinion plutôt isolationniste⁸⁸. Il est vrai que la France des années 1880 présente un tableau analogue, le scepticisme voire l'hostilité de ses citoyens envers le colonialisme n'ayant pas empêché Ferry de coloniser – en quoi, conclut Maurras, la III^e République est elle aussi aux mains d'une oligarchie⁸⁹ ; mais, contrairement au régime américain, elle n'a pas les moyens institutionnels de proportionner ses forces navales à ses ambitions extérieures. Au total, si Maurras force quelque peu le trait en affirmant que les États-Unis de son temps se dirigent vers une « dictature impériale »⁹⁰, son intuition annonce la thèse développée par Schlesinger dans *The Imperial Presidency*⁹¹.

L'INFLUENCE DE MAURRAS

Le sursaut de l'avant 1914

Lorsqu'en 1913 paraît la deuxième édition de *Kiel et Tanger*, le redressement naval français, dont Maurras signalait les prémices trois ans plus tôt, s'est considérablement amplifié. Devenu ministre de la Marine en mars 1911, Delcassé a profité du choc suscité par la crise d'Agadir et l'explosion du *Liberté* pour faire voter en février-mars 1912 une loi prévoyant la construction de 28 cuirassés, 10 éclaireurs, 52 destroyers, 94 sous-marins et 10 bâtiments

⁸⁶ Charles Maurras, *L'Idée de la décentralisation*, Paris, Librairie de la *Revue encyclopédique*, 1898, p. 9.

⁸⁷ Cf. *supra* le fragment de *Kiel et Tanger* sur le rôle des « aristocraties » et de la « ploutocratie » outre-Atlantique.

⁸⁸ Christophe Balducchi, « Mahan, Roosevelt et quelques autres ou les raisons de l'impérialisme américain », dans *Bulletin d'études de la Marine*, n° 13, Paris, Centre d'enseignement supérieur de la marine, juin 1998, p. 27-31 ; Jean-José Ségéric, *L'Amiral Mahan et la puissance impériale américaine*, Rennes, Marines Éditions, 2010.

⁸⁹ Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. 128-129.

⁹⁰ Charles Maurras, préface de 1909 à la réédition de sa célèbre *Enquête sur la monarchie* [1900], Paris, Nouvelle librairie nationale, 1925, p. 24.

⁹¹ Arthur J. Schlesinger, *The Imperial Presidency*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1973.

coloniaux à l'horizon 1920, plus d'importants travaux d'infrastructures⁹². Ce programme illustre la poussée nationaliste dont témoignent aussi l'élection de Raymond Poincaré à la présidence de la République en janvier 1913 et le vote de la loi sur le service militaire de trois ans en juillet suivant. Or il se trouve que Maurras s'attribue le mérite de la transformation survenue dans l'esprit public : « En 1905, nul mouvement d'opinion n'a suivi le coup de Tanger : c'est qu'en 1905, l'Action française n'avait pas encore sa librairie, son Institut, son journal, ni sa forte emprise sur la jeunesse et sur l'élite intelligente du pays. En 1911, au contraire, nous étions là, avec toutes nos forces, hommes et idées »⁹³. Maurras insiste également sur l'impact de *Kiel et Tanger* : « De juillet 1910 à juillet 1911, on avait chicané sur [cet ouvrage]. Mais, du jour où la Panther menaçait le Sud marocain [...], on se mit à le réciter, à le récrire, à l'utiliser. Nos trois cents pages devinrent le Manuel du journaliste ou du politique, et l'on en adoptait jusqu'aux plus modestes détails de vocabulaire »⁹⁴. Quant aux noms des nouveaux cuirassés français, *Lorraine*, *Bretagne*, *Provence* et non plus *Ernest-Renan* ou *Justice*, ils illustrent ce retour au « Pays réel » dont l'*Action française* se veut le fer de lance⁹⁵.

Maurras majore-t-il son influence ? On est tenté de le penser au vu des données quantitatives. *L'Action française*, devenue quotidienne en 1908, a beau passer de 15 000 à 30 000 abonnés en cinq ans⁹⁶, elle reste très en-dessous de *L'Humanité* ou de *La Croix*, par exemple, qui, en 1912, tirent respectivement à 63 000 et 300 000 exemplaires⁹⁷. Et si les obsèques de Paul Déroulède, le 3 février 1914, rassemblent un cortège de 100 000 personnes, l'Action française n'y aligne que 3 000 militants⁹⁸. Le néo-monarchisme maurrassien ne représente donc qu'une petite fraction d'un mouvement nationaliste comprenant bien d'autres courants et d'autres hommes, pour la plupart républicains – ainsi Barrès ou Péguy. Mais la perspective change quand on adopte le point de vue qualitatif, car l'Action française est la seule composante de la nébuleuse nationaliste à proposer une doctrine complète et articulée. Elle s'est d'ailleurs dotée en 1906 d'un Institut qui, fonctionnant comme une contre-Sorbonne, conforte sa prétention à être le « parti de l'Intelligence »⁹⁹. Aussi ses analyses – sinon ses conclusions –

92 Sur la genèse et la mise en œuvre de cette loi, cf. Martin Motte, *Une éducation géostratégique*, *op. cit.*, p. 609-640.

93 Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. L.

94 *Ibid.*, p. LI.

95 *Ibid.*, p. LXIII.

96 Stéphane Giocanti, *Maurras*, *op. cit.*, p. 252.

97 Jean-Marie Charon, *La Presse quotidienne*, Paris, La Découverte, 1996, p. 8.

98 Eugen Weber, *L'Action française* (1962), rééd. Paris, Arthème Fayard, 1985, p. 107-108.

99 Pour reprendre l'expression de Maurras dans *L'Avenir de l'Intelligence* (1905), rééd. dans Charles Maurras, *Romantisme et Révolution*, Paris, Nouvelle librairie nationale, 1922, *passim*.

irriguent-elles une bonne partie du débat national. Cela est particulièrement net en matière de politique étrangère, ne serait-ce qu'en raison du prestige de Jacques Bainville. Chroniqueur très prisé de l'actualité internationale¹⁰⁰, le jeune homme est également connu pour ses travaux historiques ; il a entre autres fait sensation en démontrant que Bismarck avait discrètement encouragé les débuts de la III^e République, en laquelle il voyait un régime condamnant la France à l'impuissance extérieure¹⁰¹.

82

Nulle surprise dans ces conditions que la première édition de *Kiel et Tanger* ait suscité dès 1910 les commentaires de Gabriel Hanotaux et Émile Flourens, anciens ministres des Affaires étrangères, et d'André Tardieu, alors secrétaire d'ambassade et rédacteur au *Temps*, puis en 1913 celle du socialiste Marcel Sembat, député de Paris¹⁰². Si Hanotaux, malmené par le livre de Maurras, réagit surtout *pro domo*, Flourens salua une démonstration « d'une évidence irrésistible »¹⁰³ et se rapprocha par la suite de l'Action française¹⁰⁴. Tardieu s'en prit à l'éloge que Maurras faisait de la politique extérieure de l'Ancien Régime, mais il ne pouvait guère démentir le jugement porté sur celle de la III^e République, attendu que Maurras le lui avait largement emprunté. Sembat publia pour sa part une réponse à *Kiel et Tanger* intitulée *Faites la paix, sinon faites un roi* partant de présupposés idéologiques diamétralement opposés, mais validant par son titre même l'idée d'une contradiction de fond entre les institutions républicaines et les exigences de la Défense. Que ce livre soit paru après la seconde crise marocaine n'est certes pas indifférent : la situation internationale renforça bel et bien l'impact de *Kiel et Tanger*, d'où ses rééditions actualisées en 1913 et 1914. On ne peut donc dénier à Maurras un grand rôle dans le sursaut national d'avant-guerre¹⁰⁵, ni qu'il ait contribué à créer l'état d'esprit ayant rendu possible la loi navale de 1912. Et l'on comprend mieux dès

100 Jacques Bainville, *Le Coup d'Agadir et la guerre d'Orient*, Paris, Nouvelle librairie nationale, 1913, dont Maurras exploite les conclusions dans la 2^e édition de *Kiel et Tanger*.

101 Jacques Bainville, *La République de Bismarck – Origines allemandes de la Troisième République*, Paris, Éditions de la *Gazette de France*, 1905, ouvrage comprenant une traduction commentée de la correspondance entre Bismarck et le comte de Donnersmarck, son intermédiaire auprès de Gambetta ; *id.*, *Bismarck et la France*, Paris, Nouvelle librairie nationale, 1907. Maurras reprend les conclusions de ces deux livres dès la première édition de *Kiel et Tanger*.

102 Leurs réactions sont discutées par Maurras dans la 2^e édition de *Kiel et Tanger*.

103 Émile Flourens, 1910, cité par Maurras, *ibid.*, p. 369.

104 En juin 1914, notamment, Flourens publia dans la revue *L'Action française* – à ne pas confondre avec le quotidien – un article intitulé « Notre politique extérieure et notre marine », qui résumait la thèse de *Kiel et Tanger*.

105 René Rémond, *Les Droites en France* [1982], rééd. s.l., Aubier, 1996, p. 180.

lors pourquoi Delcassé, pourtant durement et injustement pris à parti dans *Kiel et Tanger*, se rapprocha de l'Action française vers la fin de sa vie¹⁰⁶.

Le maurrassisme naval, entre raison et passions

Sont-ce les raisons maurrassiennes qui ont favorisé les connivences au long cours entre la Marine et l'Action française ? Pour une part au moins, tant était solide l'analyse institutionnaliste du déclin naval français proposée dans *Kiel et Tanger*. Elle ne faisait d'ailleurs que réorchestrer une antienne depuis longtemps familière aux marins : « En marine rien ne s'improvise, pas plus les bâtiments que les hommes », disait déjà le prince de Joinville¹⁰⁷. « Qui dit marine dit suite, temps, volonté », ajoutait Thiers ; « de toutes les choses, celle qui se passe le moins d'une forte volonté de la part du gouvernement, d'une grande suite dans les idées, c'est la marine »¹⁰⁸. Quant à Mahan, Docteur Commun de l'ère navaliste, il attribuait entre autres les succès navals de l'Angleterre à la « persévérance » et à l'« unité de vues [de ses] gouvernements successifs » ; « tout cela était dû surtout à ce trait des institutions politiques de l'Angleterre qui [...] mettait en réalité le gouvernement entre les mains d'une classe unique – l'aristocratie territoriale »¹⁰⁹. Cette insistance sur la stabilité politique sera un thème central de l'historiographie navale française au long du xx^e siècle, historiographie très largement dominée par les marins eux-mêmes¹¹⁰.

Cependant, les rares témoignages que nous avons sur l'audience de l'Action française dans la Marine avant 1914 incitent à relativiser le poids des considérations institutionnelles. L'enseigne de vaisseau Gabolde qui, en 1911, trouva une mort héroïque en se portant au secours du *Liberté* en feu, fut salué par Maurras comme « catholique fervent » et « patriote d'Action française »¹¹¹ : il y a donc lieu de supposer qu'il vint au nationalisme intégral par réflexe de défense religieuse, et de fait ce type de ralliement fut l'un des

106 Amiral Schwerer, *Souvenirs de ma vie maritime, 1878-1914* (préfacé par Maurras), Paris, À l'Étoile, 1933, p. 179 ; Christopher Andrew, *Théophile Delcassé and the Making of the Entente Cordiale*, London, Macmillan, 1968, p. 59.

107 Joinville, cité par Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1987, p. 330.

108 Thiers, cité par Louis Nicolas et André Reussner, *La Puissance navale dans l'histoire*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1963, t. II, p. 33.

109 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon history* (1890), trad. fr. *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, Paris, Société française d'éditions d'art L.-Henry May, 1899, p. 80.

110 Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'Écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des Armées*, n° 257, Vincennes, 4^e trimestre 2009, p. 27-43.

111 Charles Maurras, dédicace de *L'Action française et la religion catholique* (1913), rééd. dans Charles Maurras, *La Démocratie religieuse*, Paris, Nouvelle librairie nationale, 1921, p. 411.

grands atouts de l'Action française avant la condamnation pontificale de 1926. On sent des motivations analogues chez le lieutenant de vaisseau Dupouey qui, évoquant en 1914 le « véritable dégoût » d'un nombre croissant de ses camarades pour la république, « régime de formules simplistes, d'effondrement spirituel », remerciait Maurras d'incarner « la veine de la décence et de l'honneur national »¹¹². C'est au fond la « génération d'Agathon » qu'illustrent Gabolde et Dupouey, une génération plus sensible au versant éthique et esthétique de la pensée maurrassienne – l'insurrection contre l'individualisme, l'appel à l'ordre classique contre l'anarchie romantique – qu'à son versant intellectuel, si tant est qu'on puisse distinguer les deux¹¹³.

84

Le cas d'Antoine Schwerer n'est pas moins révélateur. Devenu dans l'entre-deux guerres chef de la Ligue d'Action française, cet amiral en retraite reprend certes dans de nombreux articles les thèses centrales de *Kiel et Tanger*. En revanche, ses souvenirs n'y font qu'une allusion fugace (« l'imprévoyance du régime républicain obligea la France à subir une dure humiliation » lors de la crise de Fachoda¹¹⁴) avec laquelle contraste le long développement sur Pelletan : « douleur », « colère », « souffrances morales », « tristesses affreuses » des officiers devant la vindicte dont les poursuivait le ministre¹¹⁵ et plus encore devant « la démolition de la Marine » à laquelle ils assistaient¹¹⁶, voilà ce que Schwerer, à trente ans de distance, retient de la période 1902-1905, comme d'ailleurs nombre de ses pairs¹¹⁷. C'est dire l'ampleur du traumatisme subi par les marins, d'autant plus stupéfaits de solder les comptes de l'affaire Dreyfus qu'ils s'y étaient montrés loyaux envers le régime¹¹⁸, preuve qu'en l'occurrence, la « défense républicaine » servait de prétexte à une offensive radicale-socialiste. La Royale était visée parce qu'elle était la Royale, non certes par les convictions de ses officiers, dans les rangs desquels les républicains étaient sans doute majoritaires, mais par son capital de traditions – en particulier le fait que le commandant d'un navire, en ces temps d'avant la TSE, était réellement seul maître à bord après Dieu. Que beaucoup de marins aient réagi à cette agression

112 L.V. Dupouey, cité par Eugen Weber, *L'Action française, op. cit.*, p. 107.

113 Agathon (pseudonyme d'Henri Massis et Alfred de Tarde), *Les Jeunes Gens d'aujourd'hui*, Paris, Plon, 1913. Cette génération se réfère aussi à Péguy, Bergson ou Nietzsche, ce qui interdit de la considérer comme maurrassienne *stricto sensu* : cf. Christophe Prochasson, « Enquête d'Agathon », dans Jacques Julliard et Michel Winock (dir.), *Dictionnaire des intellectuels français*, Paris, Le Seuil, 1996, p. 441-442.

114 Amiral Schwerer, *Souvenirs de ma vie maritime, op. cit.*, p. 66.

115 *Ibid.*, p. 116.

116 *Ibid.*, p. 114.

117 Martin Motte, *Une éducation géostratégique, op. cit.*, p. 479-491.

118 Comme l'ont noté Lockroy (*La Défense navale, op. cit.*, p. XIII) et Abel Combarieu (*Sept Ans à l'Élysée avec le Président Loubet*, Paris, Hachette, 1932, p. 77).

en se rapprochant du néo-monarchisme n'a dès lors rien d'étonnant : c'est un cas typique d'inversion du stigmate, pour reprendre le concept d'Erving Goffman¹¹⁹. Mais ici encore, les facteurs passionnels ont primé les facteurs intellectuels.

Ont aussi dû compter les pénétrantes réflexions de Maurras sur la marginalité géographique et sociologique d'une profession ignorée des masses. Cette marginalité n'a en elle-même rien de spécifiquement français : « Les marins ont constitué, de temps immémorial, une race étrangère et à part, n'ayant pas eu de prophète pour les faire comprendre », notait Mahan en 1890¹²⁰, et Sir Seymour Fortescue déplorait dix ans plus tôt « l'ignorance colossale » du public anglais en matière de stratégie navale¹²¹. Du moins l'*US Navy* et la *Royal Navy*, comme la *Kaiserliche Marine* et la *Regia Marina*, avaient-elles les faveurs d'un exécutif stable et puissant, chose qui faisait absolument défaut en France. En rattachant à cette carence les désastres de la Marine française, Maurras ne lui fournissait pas seulement un alibi, il se faisait surtout le porte-parole de son mal-être. On tient sans doute là le fin mot du « maurrassisme de carré » décrit par Jean-Baptiste Bruneau¹²² : si tant de marins se reconnaissent en Maurras, c'est d'abord parce qu'ils lui savaient gré de les comprendre et de les défendre. La suite devait hélas montrer que le poids des affects est rarement bon conseiller...

CONCLUSION

« On ne saurait [...] exagérer le rôle admirablement utile que jouent en France certains ténors de l'opposition antirépublicaine en suscitant un mécontentement assez fort pour faire cesser de graves abus. Les services que rend à la société française et à la République elle-même M. Charles Maurras, le chef royaliste, sont inestimables », écrivait en 1913 le politologue américain William Morton Fullerton¹²³. Cet avis nous semble tout à fait justifié sur le court terme des années 1910-1914 : analyste perspicace du mal dont souffrait la Marine française, Maurras contribua indirectement à son relèvement en même temps qu'il fut pour de nombreux marins une sorte de thérapeute. Mais le

119 Erving Goffman, *Stigma* [1963], trad. fr. *Stigmates. Les usages sociaux du handicap*, Paris, Éditions de Minuit, 1977.

120 Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History*, *op. cit.*, p. 31.

121 Sir Seymour Fortescue, cité par Arthur J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, *op. cit.*, p. 44.

122 Cf. sa contribution dans ce volume.

123 William Morton Fullerton, *Problems of Power* (1913), cité dans l'original anglais par Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. LXXXIV. On retrouve la même idée sous la plume de Bainville, d'ailleurs ami de Fullerton : *Histoire de France* (1924), rééd. Paris, Arthème Fayard, 1959, p. 546.

traitement fut à moyen terme source de nouvelles pathologies, car la solution proposée était bancale. Confondant dans un même rejet républicanisme et parlementarisme, Maurras, nonobstant ses pages sur les États-Unis, occultait le fait qu'une république n'est pas nécessairement parlementaire. Soulignant à juste titre le rôle positif de la monarchie en Angleterre, en Allemagne et en Italie, il ne disait pas que ce dernier pays avait quand même essuyé un sérieux revers en 1896, lorsque ses troupes avaient été écrasées à Adoua par celles du Négus Ménélik, allié à Paris. Enfin, et surtout, il brossait un portrait passablement idéalisé de l'ancienne marine. Ainsi ne sortait-il les marins de leur isolement que pour les enfermer au royaume des chimères. Dans ces conditions, le fantôme du passé devait nécessairement les pousser vers le maximalisme, tant en matière navale qu'en politique générale. Maurras lui-même leur donnait l'exemple, critiquant en 1913 la rétraction de la flotte française sur la Méditerranée sans voir qu'elle n'avait plus les moyens d'être forte à la fois au Ponant et au Levant¹²⁴. C'était tomber dans ce « patriotisme tapageur » en lequel Lockroy avait identifié un écueil aussi gênant pour la Défense que le pacifisme bêlant¹²⁵.

Reconnaissons toutefois à la décharge de Maurras que le sursaut de 1912 arriva trop tard : en 1914, la Marine française n'avait aucun bâtiment assez rapide pour intercepter les 2 unités allemandes de Méditerranée, dont l'arrivée à Constantinople contribua à pousser la Turquie dans les bras du *Reich*. Cela, au moins, un effort naval raisonnable eut pu l'éviter. Quant à la résurrection de la flotte opérée dans l'entre-deux guerres sous la houlette de Georges Leygues, elle ne put compenser la paralysie croissante du quai d'Orsay et le déclin de la France après sa victoire à la Pyrrhus de 1918¹²⁶. René Rémond, pourtant peu suspect de sympathies maurrassiennes, jugeait d'ailleurs l'analyse de *Kiel et Tanger* mieux vérifiée encore par les années 1930 que par l'avant 1914¹²⁷. Cela ne justifie pas, mais du moins fait comprendre que nombre de marins aient suivi Maurras dans l'illusion vichyste, surtout si l'on ajoute l'effet catalyseur de Mers-el-Kébir. Au passage, on saisit pourquoi toute histoire des idées politiques escamotant l'histoire militaire – et Dieu sait si ce travers est encore fréquent –

124 Charles Maurras, *Kiel et Tanger*, *op. cit.*, p. XV.

125 Édouard Lockroy, *La Défense navale*, *op. cit.*, p. XII et 119 sq.

126 Sur tous ces points, voir Charles Maurras, préface à l'édition définitive de *Kiel et Tanger* (1921), rééd. Versailles, Bibliothèque des œuvres politiques, 1928, p. 7-20, et « La Marine en France », article datant vraisemblablement des années 1920, repris dans Charles Maurras, *Réflexions sur la révolution de 1789*, Paris, Les Îles d'Or, 1948, p. 218-220, sans oublier bien sûr l'analyse magistrale de Jacques Bainville, *Les Conséquences politiques de la paix* (1919), rééd. avec John Maynard Keynes, *Les Conséquences économiques de la paix*, Paris, Gallimard, 2002.

127 René Rémond, « Maurras », dans François Châtelet, Olivier Duhamel et Évelyne Pisier (dir.), *Dictionnaire des œuvres politiques* [1986], Paris, PUF, 2001, p. 742-748 (p. 747).

se condamne à la cécité : coupé de son contexte stratégique, le maurrassisme devient inintelligible, d'où la tendance assez générale ces dernières décennies à le ranger tout entier du côté de la psychopathologie. Autant vaudrait écrire l'histoire des socialismes en faisant abstraction de la question sociale...

Vint la IV^e République. Stimulée par le désastre global de 1940 comme la III^e à ses débuts l'avait été par le désastre terrestre de 1870, elle redressa l'économie française, refit une marine et une armée, lança un ambitieux programme nucléaire, mais périt de ne pouvoir résoudre la question algérienne, tant la bonne volonté ne saurait durablement suppléer l'absence d'exécutif. Il fallut attendre la V^e pour voir la mise en place d'institutions s'efforçant de concilier le principe républicain et les exigences supérieures de l'intérêt national, domaine réservé d'un Président-monarque : « revanche posthume de Maurras », comme l'écrivait Raymond Aron¹²⁸ ? Cela nous semble d'autant moins contestable que la politique étrangère du général de Gaulle et de Georges Pompidou répondit trait pour trait au programme esquissé dans le dernier chapitre de *Kiel et Tanger*¹²⁹. Mais il est désolant que la crise institutionnelle française ait duré si longtemps. Sans doute les conclusions biaisées de Maurras et sa violence passionnelle contribuèrent-elles à en retarder l'issue, discréditant le bien-fondé de ses analyses et confortant par contrecoup le parlementarisme dans son impéritie, laquelle à son tour radicalisait les critiques de Maurras. Ce n'est pas le moindre paradoxe de ce singulier esprit que d'avoir été un élément à part entière du problème qu'il avait si lucidement diagnostiqué.

128 Raymond Aron, « Maurrassisme et gaullisme » (17 décembre 1964), repris dans *Les Articles du Figaro*, Paris, Éditions de Fallois, 1994, t. II, p. 1442.

129 Charles Maurras, « Que la France pourrait manœuvrer et grandir », reproduit dans Georges-Henri Soutou et Martin Motte (dir.), *Entre la vieille Europe et la seule France*, op. cit., p. 35-41, et commenté par Georges-Henri Soutou dans « La réflexion de Charles Maurras sur les relations internationales, de 1896 à 1952 », *ibid.*, p. 43-61, et « Conclusion : la place de *Kiel et Tanger* », *ibid.*, p. 409-414 ; voir aussi Martin Motte, « Maurras et l'ordre du monde », *ibid.*, p. 63-140, et Christophe Réveillard, « La critique maurrassienne de la fédération politique européenne et son influence », *ibid.*, p. 365-402, avec pour pièce justificative les extraits les plus significatifs du discours prononcé par Georges Pompidou le 8 décembre 1972, *ibid.*, p. 403-408.

