

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

I Louvier – 979-10-231-1847-6



Revue d'histoire maritime

16

La puissance navale

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1846-9

I Louvier – 979-10-231-1847-6

I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3

I.1 Motte – 979-10-231-1849-0

I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6

I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3

I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0

I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7

I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4

I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1

I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8

II Poussou – 979-10-231-1857-5

II Dana – 979-10-231-1858-2

II Tanguy – 979-10-231-1859-9

II Aumont – 979-10-231-1860-5

II Martin – 979-10-231-1861-2

II Sadania – 979-10-231-1862-9

II Boissarie – 979-10-231-1863-6

II Moulinier – 979-10-231-1864-3

II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0

Varia Martin – 979-10-231-1866-7

Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4

Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 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
Jean-Pierre Poussou	

LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier.....	9
--	---

NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau	51
---	----

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy	67
--	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille	119
---	-----

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar	153
---	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI ^e siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne	
Pierre Journoud	187

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

Présentation	
Jean-Pierre Poussou	206
Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv^e siècle-début xviii^e siècle)	
Katherine Dana	207
La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté	
Marion Tanguy	209
Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815	
Michel Aumont	225
Rochefort et les colonies au xviii^e siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux	
Sébastien Martin	235
Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx^e siècle	
Marine Sadania	239
Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix^e siècle aux années 1950	
Delphine Boissarie	251
L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx^e siècle	
Henri Moulinier	263
Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches	
Justin Lecarpentier	275

VARIA

Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii^e siècle	
Sébastien Martin	287

CHRONIQUE

Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)	
Jean-Pierre Poussou	305
Comptes rendus	311

La puissance navale

Ce dossier est dédié à la mémoire d'Hervé Coutau-Bégarie
(P. L. et J.-P. P.)

PUISSANCE ET IMPUISSANCE NAVALES EN EUROPE
ET EN ASIE ORIENTALE :
HISTOIRE, PERCEPTIONS ET DÉBATS

Patrick Louvier

Maître de conférences à l'université Paul-Valéry-Montpellier III

L'étude de la puissance sur mer des États et des nations – comprise dans le sens quelque peu étroit que recouvre l'expression de *sea power* –, et l'analyse de leurs échecs et de leur déclin navals comme de leur relèvement furent, avant le XIX^e siècle, dominées par les considérations de haute politique. Les princes européens, soucieux de modernité, de prospérité ou de sécurité, cherchaient à comprendre les fondements maritimes des puissances étrangères afin de prévenir leurs assauts ou de les imiter. Pour les États maritimes, l'exaltation d'un passé pétri de valeurs civiques et de victoires navales prit souvent la forme du providentialisme thalassocratique¹. Au XIX^e siècle, les propos se diversifièrent et s'enrichirent en donnant à Clio une place plus grande dans l'argumentation, mais en ne lui concédant qu'une relative autonomie.

L'écrasante et durable hégémonie maritime britannique, acquise au XVIII^e siècle, l'essor des communications transocéaniques après 1830, le rôle clef des forces navales dans les entreprises impériales asiatiques, la puissance grandissante des marines de guerre allemande, américaine et nippone ont amené une assez large cohorte « d'experts », généralement liés aux marines de guerre nationale, à interroger les fondements de la puissance et de l'impuissance navales². Bien qu'il soit impossible de ranger leurs travaux dans une catégorie bien tranchée, les marins-historiens – l'Américain Alfred Thayer Mahan (1840-1914) ou le Français Jean-Pierre Edmond Jurien de la Gravière (1812-1892) –, les historiographes officiels de la Marine comme les théoriciens de la guerre navale et amphibie dominant une recherche qui, dans un contexte de rapides mutations techniques, collectent dans les guerres navales passées une manne de

1 Alain Cabantous, *Les Citoyens du large. Les identités maritimes en France XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Aubier, 1995, p. 20-21.

2 Barry M. Gough, « Maritime Strategy : The legacies of Mahan and Corbett as Philosophers of Sea Power », *Royal United Service Institution Journal*, vol. 133, n° 4, 1988, p. 55-62, *loc. cit.*, p. 58.

preuves « objectives » et de « leçons ». Propagandiste infatigable des opérations combinées et des raids amphibies, l'amiral Jurien de la Gravière prend ainsi aux guerres médiques, à l'expédition d'Égypte de 1798 comme à la guerre de Crimée les anecdotes et les exemples nécessaires pour étayer ses vues sur les « infiniment petits », les flottilles de guerre côtière et les exercices amphibies³. Sous un appareil savant, ces travaux et ces considérations sont souvent polémiques car les nombreux contemporains de Mahan qui s'intéressent aux affaires internationales sont persuadés que le destin national se joue sur mer. La monomanie monarchiste de Charles Maurras, associant le parlementarisme républicain à la déchéance navale, témoigne de cette curiosité, souvent confuse et mal informée, pour un *sea power* alors quasi synonyme de forces navales, d'arsenaux et de maîtrise des routes maritimes⁴. Généralement liés à l'institution navale, de rares historiens de métier ont participé à ce premier « déchiffrement », l'Angleterre édouardienne ouvrant la voie à ces travaux : Sir John Knox Laughton (1830-1915) et Sir Julian Corbett (1854-1922) s'appuient sur un patient dépouillement archivistique qui donne à leur œuvre et aux études de leurs rares successeurs et disciples – tel l'amiral Herbert William Richmond (1871-1945) – une qualité savante de tout premier ordre⁵. Pour autant, la recherche historique est rarement désengagée des enjeux politiques et navalistes avant 1945 – et même bien au-delà –, tant en France qu'au Royaume-Uni. L'histoire navale – moderne et contemporaine – est une discipline émergente qui, disposant exceptionnellement d'opportunités universitaires propres, ne s'éloigne guère des institutions savantes et scolaires de la marine de l'État. Elle doit en outre beaucoup aux marins-historiens dont certains – on pense ici à l'amiral Richmond –, maîtrisent parfaitement les méthodes et le style académiques, mais sans sacrifier leurs engagements tactiques et stratégiques à leur recherche⁶. Les marines européennes, qui entendent disposer sur les deux

3 Amiral Jean-Pierre Edmond Jurien de la Gravière, *La Marine des Ptolémées et la marine des Romains*, Paris, Plon, 1885, p. 161-168 ; *Id.*, *La Marine des anciens*, Paris, Plon, 1886, p. 1-19.

4 Martin Motte, « La Royale sans le Roi : le déclin naval français vu par Charles Maurras », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, *Marine, État et Politique*, 2011, p. 61-88.

5 Barry M. Gough, « The Influence of Sea Power upon History revisited : Vice-Admiral P. H. Colomb, RN », *Royal United Service Institution Journal*, vol. 135, n° 2, 1990, p. 55-63 ; Éric Grove, « La pensée navale britannique depuis Colomb », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale II*, Paris, Fondation pour les Études de Défense nationale, 1992, p. 115-134.

6 Sir Julian Corbett, dont on sait qu'il collabora aux réformes de l'ère Fisher, fut l'ami et le mentor de l'amiral Richmond qui paracheva la publication des derniers travaux de Corbett tout en menant de front une carrière navale assez mouvementée et une œuvre historique de très grande valeur – cf. *The Navy in the War of 1739-48*, publié en 1920, et *The Navy in India 1763-1783*, publié en 1931. Intégré au monde universitaire à sa retraite, l'amiral Richmond occupa une chaire d'histoire navale et internationale à Cambridge (1934-1936), le *Vere Harmsworth Professorship of Imperial and Naval History*, dont l'ouverture navaliste fut ultérieurement négligée.

conflits mondiaux d'une histoire officielle, se dotent dans l'entre-deux-guerres de services spécialisés dont l'influence peut être forte, comme en témoigne le quasi-monopole du Service historique de la Marine et de ses anciens membres – tel Hervé Pierre Cras alias Jacques Mordal – sur l'histoire navale contemporaine jusqu'aux dernières décennies du xx^e siècle⁷. Il y a enfin, entre les premiers historiens navals et les marins-historiens, souvent unis par de solides liens d'amitié comme le furent Corbett et Richmond, des vues communes sur le sens de l'histoire, l'institution navale et l'inégale valeur des civilisations pour isoler l'histoire navale des autres discours savants sur la puissance maritime. Dans la galerie des grands marins anglais que dresse sir John Knox Laughton dans *British Sailor Heroes*, la cruauté de l'Inquisition espagnole, l'exaltation du civisme de Robert Blake, le sens du devoir des grands marins anglais du xviii^e siècle⁸ font écho aux ethnotypes – bien ordinaires par ailleurs – qui forment le fond du premier chapitre de l'*opus magnum* mahaniens⁹ et de bien des ouvrages contemporains d'histoire navale¹⁰. Dans son étude de la marine élisabéthaine, Sir Julian S. Corbett oppose un commandement espagnol, trop militaire d'esprit et pas assez marin, aux forces navales insulaires, moins bien organisées, mais auxquelles Drake et ses pairs insufflent un esprit de corps tout à la fois marin, combattant, élitiste et ouvert¹¹. Comment ici ne pas songer encore à la thèse mahanienne d'une maîtrise des mers naturellement anglo-saxonne tant cette « race » associe la persévérance et l'esprit d'aventure, l'amour de la patrie et le goût du risque ?

Après 1945, l'interrogation du *command of the sea* reprend une certaine actualité avec la fin de cet ordre naval multipolaire que le déclin relatif de la Royal Navy avait rendu possible à la fin de l'ère victorienne. L'écrasante hégémonie

- Voir Donald Schurman, *The Education of a Navy : The Development of British Strategic Thought 1867-1914*, London, Cassell, 1965 ; Andrew Lambert, préface de Sir W. Richmond, *The Navy in the War of 1739-48*, London, Gregg Revivals, 1993, t. 1, p. X-XV. Il s'agit du reprint de l'édition de 1920.

- 7 Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des Armées*, 4^e trimestre 2009, p. 27-43 ; Jean-Baptiste Bruneau, « "Gloria Victis". L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale », *Revue d'histoire maritime*, n^o 10-11, *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, 2010, p. 357-366, loc. cit., p. 361.
- 8 Sir J. Knox Laughton, *British Sailor Heroes from Howard to Nelson*, Haymarket, Bickers and Son, s.d., p. 40, 79, 165 et 198.
- 9 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, New York, Dover edition, 1987, p. 50-58. Il s'agit de la reproduction de la 5^e édition, initialement publiée à Boston par Little, Brown and Company.
- 10 W. Laird Clowes, *All about the Royal Navy*, London, Cassell, 1891, p. 91 ; David Hannay, *A short history of the Royal Navy, 1217-1815*, London, Methuen, 1898, t. 2, p. 491.
- 11 Julian S. Corbett, *Drake and the Tudor Navy with a history of the Rise of England as a maritime Power*, London, Longmans Green, 1912, t. 1, p. 386-388.

américaine sur les grandes marines occidentales oblige leurs chefs et les gouvernements à choisir entre la spécialisation et l'intégration ou la perpétuation d'ambitions stratégiques et transocéaniques que rend possible l'atome¹². Dans les années 1960 et 1970, l'essor de la flotte soviétique et ses ambitions océaniques supposées ont contribué à interroger de nouveau les racines et les formes de la puissance sur mer des États, régionale ou transocéanique. Un des ouvrages les plus influents de Paul Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, sort en 1976 dans un climat de grandes difficultés budgétaires et industrielles et de marginalisation militaire qui mènent cet historien à juger inéluctable l'effacement de la puissance navale anglaise¹³. Au célèbre ouvrage de Corbett, *England in the Mediterranean. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits 1603-1713*, répond, en 1971, une étude de S. W. C. Pack qui est tout autant une histoire des luttes maritimes modernes et contemporaines dans ce théâtre que le « testament » d'une domination britannique biséculaire dont la disparition du commandement en chef en Méditerranée (1967) puis l'évacuation prochaine de la base de Malte (1972-1979) semblaient sonner le glas¹⁴. Au début des années 1990, l'analyse du *sea power* contemporain qui dominait, depuis quatre décennies, la rivalité entre les deux blocs, intègre de nouvelles données géopolitiques, économiques et environnementales. Les plus notables en sont l'essor de la criminalité et du terrorisme dans les eaux africaines, arabes et caraïbes¹⁵, la maritimisation croissante des économies et l'émergence des marines asiatiques¹⁶. Interroger les enjeux et les fondements du *sea power* n'est plus désormais le privilège de l'Occident : les élites vietnamiennes proposent ainsi une relecture héroïsée des luttes fluvio-maritimes médiévales et contemporaines ayant opposé leur nation à la Chine, qui leur sert à masquer l'écrasante supériorité navale chinoise et à définir une doctrine de dissuasion crédible reposant sur la guérilla côtière¹⁷. Privée de ces atouts mémoriels,

12 On lira la contribution de Patrick Boureille et Guy de Bekker publiée dans ce dossier.

13 Paul Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, 3^e édition, 1991, p. 383-410. Reproduit l'édition de 1976 (Allen Lane) avec une postface (p. 415-423) qui confirme le pessimisme du propos.

14 Stanley Walter Croucher Pack, *Sea Power in the Mediterranean. A study of the struggle for Sea Power in the Mediterranean from the seventeenth Century to the Present Day*, London, Littlehampton Book Services, 1971, p. 233.

15 Hugues Eudeline, « Collusions entre terrorismes et piraterie maritimes dans le monde : la lutte passe par la Terre », *Défense & Sécurité internationale*, 2012, n° 25, numéro spécial : *Maritimisation : quelles conséquences stratégiques pour la France*, p. 46-54.

16 Laurent Amelot, « La stratégie chinoise du "collier de perles" », *Outre-Terre, Revue européenne de géopolitique*, n° 25-26, 2010, numéro spécial : *Les Seigneurs de la Mer*, 2010, p. 161-182 ; Philippe Boulanger, « L'Iran et le golfe Arabo-Persique », *ibid.*, p. 403-412 ; Mehdi Kouar, « L'*Indian Navy*, des ambitions à la concrétisation (1966-2010) », *ibid.*, p. 187-198.

17 On se reportera à la communication, dans le présent volume, de Pierre Journoud.

l'*Indian Navy* s'appuie toujours sur une doctrine d'inspiration mahanienne, formulée après l'Indépendance, pour interroger sa place actuelle et future dans l'océan Indien et ses parages¹⁸.

Si les historiens de métier et, plus rarement encore, les historiens navals, ne forment qu'une composante de cette recherche, Clio est désormais seule à sonder les fondements et les formes de la puissance maritime et navale antique, médiévale et moderne¹⁹. Depuis une décennie, l'histoire navale contemporaine bénéficie d'une attention plus marquée de l'université où les historiens des relations internationales – on pense ici à Robert Franck, Maurice Vaïsse et Georges-Henri Soutou – ont encadré de nombreuses recherches, et dispose désormais de relais universitaires et de plates-formes éditoriales telles les Presses de l'université Paris-Sorbonne ou les Presses universitaires de Rennes²⁰.

Cette professionnalisation de l'histoire navale – d'aucuns diraient son académisme universitaire – s'est accompagnée d'une relecture critique des fondements de la puissance et de l'impuissance maritimes et navales²¹. Cette esquisse introductive n'envisagera ici que la place des facteurs culturels et humains qui tenaient une importance notable chez les premiers penseurs navals. Les données culturelles, auxquelles ne répugnaient pas Mahan et ses contemporains, ne peuvent être retenues qu'avec prudence, périodisées et replacées dans le cadre élargi de la nation²². Les travaux de Linda Colley, auxquels fait allusion Nicholas A. M. Rodger en conclusion de *The Command of the Ocean*, ont certes confirmé l'existence d'un lien ancien et étroit entre protestantisme, patriotisme et *Navy*, mais il faut les replacer dans un contexte plus large d'identité nationale et de peurs collectives anti-catholiques et francophobes²³. S'ils reviennent encore à la surface²⁴, « l'atavisme terrien » de la

18 On se reportera à la communication, dans le présent volume, de Mehdi Kouar.

19 Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou, *La Puissance maritime*, actes du colloque international tenu à l'Institut catholique de Paris (13-15 décembre 2001), Paris, PUPS, 2004. Publiés en 2004, les actes du colloque international sur la puissance maritime, que l'Institut catholique de Paris organisa en 2001, rassemblent 38 communications dont 24 portent sur les périodes antique, médiévale et moderne.

20 On pense, ainsi, au colloque « Marine & Politique en France à l'époque contemporaine », que le Service historique de la Défense organisa au château de Vincennes les 7 et 8 janvier 2010, et dont certaines contributions ont été reprises, en 2011, dans le n° 14 de la Revue d'histoire maritime, *Marine, État et Politique*.

21 Alain Cabantous, chapitre I dans Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron, *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 11-13.

22 À titre d'exemple, Gerald Stanford Graham, *The Politics of Naval Supremacy. Studies in British Maritime Ascendancy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1965, p. 21-22.

23 Nicholas A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815*, London, Penguin Books-National Maritime Museum, 2006, p. 577.

24 Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la Marine française*, Paris, Perrin, 2003, p. 9-10, 43 et 87.

France comme son incompréhension des choses maritimes sont interprétés à la lumière des corporatismes et des stéréotypes nationaux et régionaux. On ne peut également oublier le démenti opposé par Hervé Coutau-Bégarie et Christophe Picard aux vues de Xavier de Planhol sur l'incapacité chronique et inéluctable des États et des peuples musulmans à fonder de grandes marines²⁵. À cette incapacité maritime récurrente, Christophe Picard oppose un déclin largement circonstanciel et extérieur au monde musulman, non sans taire les impasses d'un système juridique maghrébin mal adapté aux aventures océaniques auxquelles d'ailleurs les marins, les hommes d'État et les commerçants nord-africains ne pensent pas²⁶. Le primat des circonstances encourageait également Hervé Coutau-Bégarie à rejeter la thèse de Xavier de Planhol qu'il remplaça dans la tradition « essentialiste » mahanienne²⁷. Sans revenir sur ces débats, l'histoire de la Marine ottomane de Daniel Panzac ne fait pas sienne une histoire culturaliste puisqu'il souligne le poids décisif de l'État dans sa genèse et son développement, que minent, tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles, l'attention irrégulière des gouvernants et les difficultés budgétaires d'une nation en voie de développement²⁸. Les données humaines ont parallèlement fait l'objet d'importantes relectures. Avec de notables exceptions – tel le professeur Andrew Lambert²⁹ –, les historiens navals ont ramené au second plan les figures héroïques, omniprésentes dans les écrits d'un Laughton et d'un Jacques Mordal, pour s'attacher aux racines nationales de la puissance navale dont l'émergence et la pérennité supposent le consensus politique et fiscal des élites ainsi que l'intégration de la marine de guerre aux activités économiques de la nation, qu'elles soient agricoles, commerçantes ou manufacturières.

Comme le montre cette esquisse historiographique, toute étude consacrée à la puissance navale embrasse *de facto* un champ d'étude considérable, mais qui ne présente pas le même degré d'avancement selon les périodes et

25 Xavier de Planhol, *L'Islam et la mer. La mosquée et le matelot, VII^e-XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2000, p. 453-470 ; Christophe Picard, « L'échec maritime musulman ? », dans *La Puissance maritime, op. cit.*, p. 123-142.

26 Christophe Picard, *L'Océan atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997, p. 163-167, p. 173-179 et p. 515-518.

27 Hervé Coutau-Bégarie, « Pour une théorie globale de la puissance maritime. Les leçons de l'Orient », dans *La Puissance maritime, op. cit.*, p. 185-206, *loc. cit.*, p. 187.

28 Daniel Panzac, *La Marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, CNRS éditions, 2009, p. 501-504.

29 Andrew Lambert, *Admirals. The Naval Commanders who made Britain Great*, London, Faber and Faber, 2008. Ces biographies très enlevées, qu'il faut lire à la suite du *British Sailor Heroes de Laughton*, traduisent une conviction très ancienne et juste du rôle décisif du chef (amiral, Premier Lord) et de l'expert dans une marine et un pays dominés par une étroite frange sociale et culturelle, tenue par un sens très fort des traditions.

les thèmes. Cette dernière considération explique les trois axes de ce dossier. Le premier choix éditorial a été de privilégier l'histoire contemporaine. Trois des neuf contributions portent sur le XIX^e siècle, qu'envisagent les dernières pages de la communication du professeur Blondy, et quatre sont consacrées au XX^e siècle. Si l'on garde à l'esprit la place modeste que tenait, il y a encore quinze voire dix ans, l'histoire navale contemporaine universitaire, la valorisation de cette période apparaîtra, nous l'espérons, comme une correction d'autant plus légitime que la recherche a très sensiblement rattrapé son retard sur la période moderne³⁰. Entre la publication de *La Puissance maritime* et ce dossier, l'histoire navale contemporaine s'est enrichie en effet de travaux portant en plein sur la définition de la puissance navale et la perception du *sea power*. On songe ainsi au travail doctoral de Martin Motte sur la pensée navale française sous la III^e République³¹, à la thèse de Patrick Boueille sur la marine nationale et le fait nucléaire, soutenue en 2008³², comme à l'histoire de la présence navale française dans les eaux ouest-africaines des indépendances à nos jours que Mathieu Le Hunsec, un ancien étudiant de Robert Franck, a publiée en 2011³³. Parallèlement, l'histoire des arsenaux contemporains³⁴ et de la défense côtière métropolitaine³⁵ a livré d'importantes monographies qui font désormais écho aux travaux des spécialistes modernistes. Nous avons voulu, en second lieu, nous éloigner – quelque peu – d'une étude positive des éléments qui fondent et pérennisent la puissance maritime, sur lesquels, on le sait, la recherche est active et les ouvrages de synthèse nombreux. Nous nous sommes ici attachés à éclairer les perceptions du *sea power* national et étranger qu'en ont les politiques, les marins et les militaires soit dans leurs missions opérationnelles et techniques, soit dans leurs écrits historiques. Consacrée à deux marins-historiens français (Lapeyrouse-Bonfils et Auphan) dont l'influence indirecte fut considérable, la première section de ce dossier se situe dans le prolongement du grand travail

30 Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte et Jean de Prêneuf, « Marine et Politique à l'époque contemporaine », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, *Marine, État et Politique*, 2011, p. 11-14, *loc. cit.*, p. 11.

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

32 Patrick Boueille, *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*, doctorat d'histoire, université Paris-Sorbonne, 2008 ; à paraître aux PUR.

33 Mathieu Le Hunsec, *La Marine nationale en Afrique depuis les indépendances. 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de Guinée*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2011.

34 À titre d'exemple : Charme et SHD, *Les Bases et les arsenaux français d'Outre-Mer. Du Second Empire à nos jours*, Limoges, Lavauzelle-Graphic éditions, 2004. (CHARME : Comité pour l'histoire de l'Armement).

35 À titre d'exemple : Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée (1912-1931) ou le bouclier de Neptune. La renaissance de la fortification côtière à l'expérience de la Grande Guerre - Le cas méditerranéen*, doctorat d'Histoire, Institut d'études politiques de Paris, 2011.

de redécouverte des pensées navales dont Hervé Coutau-Bégarie assura la coordination dans les années 1990-2000. Dans la seconde partie de ce dossier, trois communications sont consacrées à la perception des forces navales de l'Ordre de Malte, de la France et du Royaume-Uni par des États proches. Bien qu'ils puissent disposer de données importantes et de très bons relais d'informations, telle la France à Malte au XVIII^e siècle, les observateurs étrangers sont néanmoins gênés par des considérations diplomatiques – on pense ici aux relations anglo-américaines après la crise de Suez –, le poids des représentations et des mémoires menant les experts les mieux informés et les gouvernements à soutenir, contre l'évidence, des vues inexactes et datées, et à défendre des orientations stratégiques néfastes. Ce sont à ces relais, à ce travail de collecte et à ce décryptage que s'attachent ces trois études de cas portant respectivement sur l'Ancien Régime, le second XIX^e siècle et les trois décennies qui suivent la fin du second conflit mondial.

16

Nous avons enfin voulu donner au monde asiatique – quatre contributions – la place la plus importante possible. Le poids des stéréotypes savants et des certitudes pseudo-scientifiques – telles les vues de Gobineau et de Vacher de Lapouge³⁶ – est encore bien pesant, quand on considère les entreprises maritimes et les vocations navales de la Chine et de l'Inde, et d'autres puissances régionales, comme le Vietnam ou l'Iran³⁷. La communication de Paola Calanca offre, en ce sens, une réponse au souhait émis par Hervé Coutau-Bégarie de voir les orientalistes participer à l'analyse critique des discours sur les thalassocraties et thalassophobies supposées de l'Asie³⁸. Tournant le dos aux grandes articulations « classiques » – essor Song, décadence Ming puis Mandchou –, Paola Calanca montre la vitalité des débats opposant les autorités chinoises confrontées aux agressions *wakou* qui ravagent le littoral au milieu du XVI^e siècle, alors que la sécurité de la frontière septentrionale redevient une priorité. Entravée par la modestie des moyens et de lourdes erreurs passées, la réflexion des experts Ming montre une puissance navale sur la défensive, cherchant à reprendre le contrôle des « eaux brunes » par une stratégie hybride dont la défense mobile littorale, côtière ou en profondeur, la reprise des avant-postes insulaires et l'épaulement des forces armées sont trois des principales options. Ici comme en France, trois siècles plus tard, la définition de la puissance navale nationale ignore l'ambitieux projet hégémonique du *sea command* « à l'anglaise », pour s'en tenir à des options plus limitées et réalistes de domination locale et de dissuasion, auxquelles le Vietnam contemporain est attaché par lucidité et par expérience.

36 On se reportera ici à la contribution d'André Béjin dans le présent volume.

37 Hervé Coutau-Bégarie, « Pour une théorie globale de la puissance maritime... », art. cit.

38 *Ibid.*, loc. cit., p. 206.