

numéro

14

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Marine, État
et Politique*

PDF complet – 979-10-231-1820-9

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 : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

| | |
|----------------|---|
| Éditorial..... | 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 |

ÉDITORIAL

Au départ, le présent numéro ne comportait qu'un thème : les marins français et la politique au xx^e siècle. Mais, à l'automne dernier, à la suggestion de Michel Vergé-Franceschi, les membres d'une table ronde du Congrès des Sciences historiques d'Amsterdam, destinée à faire le point de nos connaissances sur « la révolution navale du xvii^e siècle », nous ont aussi proposé quatre textes de haut niveau, d'autant plus les bienvenus que Caroline Le Mao nous avait déjà sollicité, au titre des *Varia*, pour un article sur le financement des dépenses de guerre de la Marine de Louis XIV pendant le conflit de la Ligue d'Augsbourg. De « Marine et politique », notre numéro est ainsi devenu « Marine, État et politique », et je suis sûr que nos lecteurs s'en réjouiront par suite de la valeur des textes ainsi publiés et de leur nouveauté.

Le groupe principal de contributions reste « Les marins français et la politique au xx^e siècle », fort de 9 textes, que précèdent une introduction des trois responsables du colloque qui a permis la réalisation de ce numéro et d'une roborative conclusion d'un des plus grands maîtres de notre champ disciplinaire : Nicholas Rodger. Les organisateurs ont souhaité y joindre un texte d'Édouard Lockroy, ministre de la Marine en 1897, qui nous exprime comment il voyait celle-ci et plus précisément les marins – en fait les officiers – eux-mêmes. Ils ont par ailleurs voulu que les trois groupes de contributions retenus (« Marine et politique de 1870 à 1914 », « La Marine et les droites nationalistes », « Fauxsemblants et ruptures de l'après 1945 ») soient précédés d'une brève présentation du thème par un spécialiste reconnu. Le lecteur bénéficiera ainsi de nombreux points de repère.

Plutôt que d'utiliser le terme de « Marine », il me semble qu'il vaut mieux, dans tout cela, parler des marins, le mot d'ailleurs désignant avant tout les officiers de marine, et plus que tous les autres – parce que eux apparaissent clairement – les hauts gradés. Ce sont eux qui expriment les points de vue de la Marine et ce sont leurs attitudes ou leurs positions dont on parle : les simples matelots, en effet, n'apparaissent guère ni non plus, comme n'aurait pas manqué de le souligner Jean-Louis Lenhof, qui les connaît bien, les « mécaniciens ».

On ne sait pas très exactement, à vrai dire, si ces officiers ont bien accueilli l'Empire ou la République, ou plutôt dans quelle proportion ils ont accepté ces deux régimes ; ce que l'on sait, c'est que le royalisme était important parmi eux. Et c'est pourquoi, si la démocratie est « entrée au port » (J.-F. Chanet), elle

ne l'a fait que lentement et, peut-on dire, partiellement. Il serait au demeurant intéressant de savoir si les idées royalistes y étaient plus importantes que dans l'armée de terre, même s'il est clair que les officiers et gradés républicains étaient plus nombreux dans celle-ci. Ce qui est sûr, c'est que Maurras rencontrait beaucoup d'échos parmi les officiers de marine, d'autant plus qu'il s'insurgeait contre « le déclin naval français » (Martin Motte). C'est pourquoi il y eut largement imprégnation. Plus important encore, l'Action française sut acquérir de l'influence parmi les officiers, et les preuves d'appartenance sont évidentes pour beaucoup d'entre eux (J.-B. Bruneau). À partir de là, faut-il en conclure que du penchant pour l'Action française et ses idées à l'acceptation de la collaboration, le pas était aisé à franchir ? Ce serait oublier que d'anciens maurrassiens choisirent la Résistance, ou encore qu'un Darlan n'apparaît guère, avant 1940, c'est le moins que l'on puisse dire, comme un homme de droite (H. Coutau-Bégarie). Et cela même si l'on peut trouver dans l'action de Platon après 1940 un lien avec ses idées antérieures (O. Girardin-Thiebaud). Ce qui est sûr, en tout cas, pour Bernard Costagliola, c'est que Darlan a bien choisi une politique de collaboration. On l'opposera clairement, à cet égard, au moine-amiral que fut Thierry d'Argenlieu, dont Thomas Vaisset souligne le lien entre l'action militaire et politique momentanée de celui-ci, par suite des circonstances – mais elles paraissent aussi avoir pleinement joué pour Darlan et pour Platon –, et sa conception d'une cité idéale, qui vient appuyer la fidélité au « Chef », autrement dit de Gaulle. Comme dans d'autres armes, lorsque celui-ci parut changer de politique, des marins participèrent à la lutte pour l'Algérie française, mais ce qui doit nous retenir, c'est que, malgré l'exemple flamboyant du lieutenant de vaisseau Guillaume, le « crabe-tambour » (X. Boniface), finalement les marins bougèrent peu (P. Boureille), à se demander si la très grande participation au régime de Vichy, voire à la collaboration (Platon, Esteva) de quelques-uns de leurs plus haut-gradés à partir du traumatisme de la défaite face à l'Allemagne, ne les avait pas prémunis contre un nouvel engagement se situant au-delà du service.

Bien sûr, dans toute cette histoire, les liens entre la Marine et l'État, ou les rapports entre eux ont été essentiels. C'est dire l'importance de la révolution navale du XVII^e siècle, qu'il faut comprendre comme la création d'une force maritime permanente au service de l'État, ce qui supposait une révolution psychologique, mais aussi sociale, que Michel Vergé-Franceschi nous expose pour la France du XVII^e siècle, essentiellement à partir de ses propres travaux. Encore faut-il définir ce que fut sur le plan naval « la révolution militaire du XVII^e siècle » ; c'est ce à quoi s'est attaché John Guilmartin, en montrant ses origines technologiques, ses résultats opérationnels et ses conséquences stratégiques. La création d'une flotte permanente de vaisseaux de haut bord

à la fois supposait de profondes modifications dans l'armement et dans les techniques de guerre, et nécessitait que soit résolu le problème crucial du financement, ce dernier aspect étant approfondi par Gijs Rommelse, qui définit à ce propos « la raison économique d'État », nous exposant à la fois en quoi une forte puissance navale militaire pouvait renforcer l'État à l'époque moderne, être considérée comme indispensable par celui-ci, et en même temps obliger les pouvoirs à changer leur modes de fonctionnement car le coût de la puissance navale était considérable, l'État ne se limitant d'ailleurs pas à ses propres forces mais ayant aussi recours à la course. Tout ne va pas cependant de soi à cet égard et la conceptualisation de la question est restée jusqu'à présent limitée. C'est ce que démontre Nicholas Rodger, tout en abordant, d'une autre manière que Gijs Rommelse, la question fondamentale de la transformation de l'État. Avec Nicholas Rodger, on passe de « l'État militaro-fiscal » de John Brewer à « l'État fiscal-naval », expression proposée par Patrick O'Brien.

Grâce à Caroline Le Mao, dont les recherches en cours vont faire pendant, du côté français, à celles de John Ehrmann ou de Nicholas Rodger, on voit comment l'administration dirigée et structurée par Colbert a su répondre, avec une étonnante efficacité, à des besoins de financement considérables. L'un des points les plus intéressants est au demeurant le fait que les décisions et les mises en œuvre des financements étaient largement décentralisées, ce qui donne une image inattendue du colbertisme !

À cet ensemble très fourni s'ajoutent, comme il est de tradition, des positions de thèses et des comptes rendus.

Jean-Pierre Poussou

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*

La France possède une solide tradition d'histoire navale dont le département Marine du Service historique de la Défense constitue l'un des piliers les plus pérennes et les plus féconds. Cette école navaliste française, au moins dans son incarnation universitaire, s'est concentrée jusqu'à fort récemment sur la période moderne. Depuis une quinzaine d'années, on assiste cependant à un renouveau de l'intérêt pour l'étude des problèmes navals à l'époque contemporaine, mouvement qui s'inscrit plus largement dans le renouvellement de la recherche sur les questions de défense.

Ici comme ailleurs, l'élan est venu de travaux qui ont montré la pertinence d'une approche ouverte à l'histoire des représentations. À cet égard le colloque *Militaires en République 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, organisé en 1996 par le regretté Éric Duhamel, Olivier Forcade et Philippe Vial¹, constitue à la fois un état des lieux, un tournant et un point de repère. À l'époque, le poids des cultures d'armées n'avait guère été abordé qu'à la marge et on ne comptait qu'une seule communication spécifiquement consacrée aux aspects navals. Nous ne croyons donc pas superflu d'apporter notre pierre à l'édifice. Comme nos prédécesseurs, nous nous inscrivons dans la tradition française de l'étude du fait politique qui s'intéresse autant aux idéologies, aux sensibilités et aux cultures qu'aux engagements concrets.

La marine militaire est une institution régaliennne ancienne, dont le développement est consubstantiel à celui de l'État moderne. Elle constitue évidemment une composante incontournable de la politique extérieure ; c'est d'ailleurs cette dimension qui a été le plus souvent abordée par tous ceux qui se sont penchés sur les interactions entre Marine et politique. Reste que, par l'ampleur des moyens humains, financiers et techniques qu'elle mobilise, comme par la nature et les formes singulières de ses missions, la marine militaire est un acteur et un enjeu privilégié de la politique intérieure. Très

¹ Éric Duhamel, Olivier Forcade, Philippe Vial (dir.), *Militaires en République 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999.

peu pris en compte jusqu'ici par l'historiographie, cet aspect mérite d'être étudié en tant que tel, ne serait-ce qu'au regard de son importance dans la vie du pays.

Si la Marine est de plein droit un enjeu politique, son caractère périphérique pose question. Sa marginalité géographique et numérique au sein de l'appareil d'État, des armées et de la société est structurelle en France. Elle reflète l'identité géopolitique d'une puissance amphibie, à la vocation maritime certes pérenne et affirmée, mais de tradition fondamentalement continentale. Ce dernier aspect tient à la menace mortelle qui, pendant de longs siècles, a pesé sur les frontières du nord-est, et au caractère longtemps introverti d'une économie française peu ouverte au grand large.

12

La marginalité de la Marine renvoie également à son irréductible spécificité fonctionnelle et culturelle. C'est, dira-t-on, le propre de toute institution militaire. Mais, en l'occurrence, l'originalité du métier des armes est renforcée par celle d'un espace physique très particulier. La culture navale est ontologiquement hybride parce qu'à la fois administrative, militaire et maritime. Il faut poser la question de son prolongement dans les affaires de la Cité. Militaires ou civils, les acteurs du débat politique ont une conscience souvent aigüe de cette singularité navale qu'ils ont tôt fait de théoriser, voire de fantasmer et d'instrumentaliser. Il s'agit pour nous d'analyser la mécanique complexe des discours et des pratiques autour de cette armée minoritaire, de démonter les ressorts d'un jeu de miroir sans cesse renouvelé qui finit par devenir un élément à part entière des rapports entre Marine et politique.

Centralité, marginalité et spécificité constituent donc trois données structurantes pour quiconque se penche sur la question. L'idéal eût été de la traiter sur la période républicaine au sens large, c'est-à-dire depuis 1792, dans la lignée d'un Claude Nicolet et comme l'a fait Philippe Vial dans sa récente thèse consacrée à l'influence des chefs militaires sur la politique extérieure française². Nous avons préféré nous concentrer dans un premier temps sur la séquence 1870-1962. À cela une raison de fond : le référentiel idéologique, le cadre normatif et les pratiques se cristallisent pendant cette période jusqu'à faire système. Il s'agissait accessoirement de tenir compte de l'état de la recherche : les études manquent pour les deux premiers tiers du XIX^e siècle et surtout pour la V^e République qui, on le verra ici même, constitue un front de recherche pionnier.

2 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence. Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse de doctorat en histoire, université Panthéon Sorbonne-Paris I, 2008.

Creuser l'histoire politique de la Marine doit d'abord permettre de mieux comprendre l'institution et ses serviteurs, son image, sa place dans la société et l'État mais aussi ses doctrines et leurs traductions opérationnelles. La question se pose en effet des interactions entre cultures et sensibilités politiques d'une part, représentations géostratégiques et choix doctrinaux d'autre part. Mais, plus largement, l'histoire politique, intellectuelle et culturelle de la Marine est un observatoire privilégié de la société française contemporaine, tant il est vrai, selon l'expression chère à Jean-François Chanet, que c'est souvent par la marge que l'on accède le mieux à la connaissance du centre.

Conscients des limites de ce volume, nous sommes également convaincus que les pleins et déliés de son architecture reflètent l'état d'une recherche encore parcellaire. Il faut le considérer non comme un aboutissement mais comme une étape de la prise en compte progressive des cultures d'armée dans l'étude politique du fait militaire. Puisse au moins l'avancée être significative !

MARINE ET POLITIQUE DE 1870 À 1914 : LA DÉMOCRATIE ENTRE AU PORT

Jean-François Chanet
Institut d'études politiques de Paris

Dans un livre qui fut un classique de la littérature anti-communarde, *Les Convulsions de Paris*, Maxime du Camp conclut le chapitre consacré au ministère de la Marine sur un éloge qu'il n'est peut-être pas superflu de reproduire, parce qu'il fournit une bonne entrée en matière aux problèmes qui vont être abordés ici :

Pendant les cinquante-six jours que dura la lutte contre la Commune, la marine n'a point ménagé son dévouement ; elle se donna sans réserve à la cause de la civilisation. Lors des derniers combats, pendant cette semaine qui semble avoir résumé tous les épouvantements de l'histoire, elle fut au premier rang de nos soldats, rivalisant de courage avec eux pour purger notre ville des sanies qui la déshonoraient ; autant que nul autre corps d'armée, elle eut l'esprit de sacrifice et d'abnégation. Elle a été dans nos rues, contre les bandes d'assassins et d'incendiaires, ce qu'elle est sur les océans et sur les terres lointaines : brave, inébranlable et simple¹.

Moins de quinze ans après, tirant les leçons de son premier séjour à la tête du ministère de la Marine, Édouard Lockroy – qui, faut-il le rappeler ?, avait en commun avec Maxime du Camp d'avoir rejoint Giuseppe Garibaldi pour participer à l'expédition des « Mille » en 1860 –, tout en lui reconnaissant « ses grandes vertus d'autrefois, son dévouement, son honnêteté traditionnelle, son héroïsme proverbial », reproche à la Marine de former un monde « extrêmement restreint et absolument fermé, [...] une sorte de nation aristocratique, étroitement hiérarchisée, où domine l'esprit de corps et où les galons tiennent lieu de titres »².

¹ Maxime du Camp, *Les Convulsions de Paris*, t. III, *Les sauvetages pendant la Commune*, Paris, Hachette, 6^e éd., 1883, p. 107.

² Édouard Lockroy, *La Marine de Guerre – Six mois rue Royale*, Paris, Berger-Levrault, 1897, p. 57-59.

Ainsi donc, salvatrices en 1871 pour la France éprouvée, sinon pour la République renaissante, les « vertus » des marins pouvaient, au tournant du siècle, sembler contraires à la démocratie, telle en tout cas que les hommes au pouvoir la concevaient et entendaient la défendre. Les contributions qu'on va lire reviennent sur deux aspects, distincts mais intimement liés, de ce qui s'apparente alors à une crise de confiance. D'un côté, les détenteurs du pouvoir civil s'estiment fondés à remettre en question globalement la place des armées dans la nation et dans l'État, et jugent nécessaire de leur imposer une « républicanisation » trop longtemps différée. De l'autre, les porte-parole de l'opposition nationaliste voient dans l'abaissement de la Marine un symptôme inquiétant, non pas seulement de la faiblesse et de l'incohérence de la politique extérieure française, mais de l'incapacité native du régime républicain à assurer la défense des intérêts vitaux du pays³.

16

Les termes de ces débats ne se présentaient pas, au sortir de *l'Année terrible*, selon la même configuration qu'au temps de l'affaire Dreyfus et de la crise de Fachoda. À la différence de l'Autriche en 1866, la France n'a pas eu sa victoire de Lissa ni son amiral Tegethoff pour compenser symboliquement la perte de l'Alsace-Lorraine. Privés d'emploi sur mer, les marins ont certes prêté à la défense nationale un concours mémorable, dont témoigne entre autres l'action de Jauréguiberry à l'armée de la Loire. Leur dévouement ne suffit pas, cependant, à préserver la Marine dans son ensemble d'une dépréciation de son image. L'exemple vint de haut, puisque Thiers lui-même n'hésita pas à parler d'elle comme d'un « luxe », pour justifier l'emploi prioritaire des ressources du budget à la reconstitution des forces terrestres⁴. Le temps du « recueillement » fut, on le sait, d'abord celui de la réhabilitation pour une armée à laquelle ne pouvaient être reprochés ni l'aveuglement impérial qui avait causé la guerre, ni l'incapacité républicaine à en inverser le cours. La reconquête de Paris insurgé, on le sait aussi, bénéficia en définitive plutôt aux républicains, puisqu'elle fut généralement regardée comme un triple sauvetage de la patrie, du pouvoir représentatif et de la « civilisation », donc du véritable progrès. Il y avait là, pour les marins comme pour les autres militaires, de quoi méditer sur le régime « qui nous divise le moins », et l'on voit, dès 1871, tel d'entre eux admettre en principe, à la source du gouvernement moderne, « la participation de plus en plus active, nécessaire et générale des diverses classes de la société ou même de la population

3 Enjeu qu'éclaire la thèse de Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004. - Je tiens à remercier Martin Motte pour sa relecture attentive.

4 Philippe Masson, « La Marine française de 1871 à 1914 », dans André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, t. 3, Guy Pedroncini (dir.), *De 1871 à 1914*, Paris, PUF, 1992, p. 119.

entière d'un pays, dans ses affaires publiques »⁵. Le cheminement de cette idée dans les esprits fut-il facilité ou ralenti par la tendance des républicains « opportunistes », convaincus que la consolidation du régime passait plutôt par la transaction que par le conflit avec les élites militaires, à laisser à ces dernières, dans une large mesure, l'administration de leurs affaires ? Toujours est-il que l'opinion dominante des historiens a pu être résumée ainsi par le regretté Jean Estèbe : « Après 1871, la France ne conserve qu'une province autonome : son armée »⁶. Si l'affirmation mérite sans doute d'être nuancée, dans sa généralité elle vaut probablement plus encore pour la Marine que pour l'armée de terre⁷.

Mais si, pour l'armée de terre, l'autonomie s'accompagne d'une visibilité d'autant plus propice aux célébrations unanimistes que le service actif implique une citoyenneté diminuée, pour la Marine, elle se double d'une marginalité à la fois territoriale et politique. La reconnaissance même de la particularité d'une vie supposée se dérouler à l'écart des grands mouvements de la société, tournant « pour ainsi dire le dos à l'humanité »⁸, conduit les critiques radicaux et socialistes à s'alarmer de ce qui leur paraît indifférence ou inattention aux lois et aux exigences de la Cité. Le reproche pouvait sembler paradoxal à ceux pour qui les marins avaient été les premiers bâtisseurs d'un empire colonial dont l'extension, à partir de 1881, fut présentée comme une œuvre éminemment républicaine. Parmi d'autres, le lieutenant de vaisseau Louis Say fait le lien entre l'héroïsme de 1870 et l'esprit à la fois de science et d'aventure qui doit porter l'expansion française outre-mer, lorsqu'il célèbre, en 1886,

[...] tous nos officiers de Marine, ces marins que vous avez vus à l'œuvre dans les rues du Bourget, à Patay avec les commandants Gougéard et Gustave Besnard, à Saint-Quentin avec Faidherbe, et que nous retrouvons au lac d'Anghor (*sic*), aux temples des Kmers (*sic*) avec de La Porte, ou étudiant la balistique avec Bretel, les moteurs électriques avec Le Goarant de Tromelin, les carènes avec Rouyaux et Vigouroux ; qui s'en vont au cap Horn, avec le commandant Martial sur la Romanche, à la recherche du pôle magnétique, ou sous le ciel de Montevideo,

5 *Les Amers d'un gouvernement moderne. Étude politique, par un officier de marine*, Toulon, Typ. Laurent, 1871, p. 7.

6 Jean Estèbe, *Les Ministres de la République, 1871-1914*, préface de Maurice Agulhon, Paris, Presses de la FNSP, 1982, p. 127.

7 Sur les militaires ministres de la Guerre entre 1870 et 1914, voir les contributions de Jean Estèbe, Serge Berstein, Georges Gugliotta et Jean-Charles Jauffret dans Olivier Forcade, Éric Duhamel, Philippe Vial (dir.), *Militaires en République, 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie politique en France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 199-233.

8 Édouard Lockroy, *La Marine de Guerre...*, *op. cit.*, p. 58.

faire des observations d'étoiles avec le commandant Fleuriais, le premier "officier des montres" de la marine française⁹.

L'histoire des relations entre Marine et politique à l'âge républicain se déroule donc dans trois espaces différents, entre lesquels il importe d'observer avec soin les circulations d'idées et les jeux d'influences. Au centre, Paris, bien sûr, où beaucoup se joue de part et d'autre de la place de la Concorde, entre l'aristocratie imputée à la rue Royale et l'« absolutisme parlementaire »¹⁰ dont le Palais-Bourbon serait le siège. Dans les ports, et tout particulièrement dans les deux principaux, Brest et Toulon, voisinent deux groupes voués à servir l'État mais étrangers l'un à l'autre, et sans confiance l'un pour l'autre, les élites navales et le monde ouvrier. André Siegfried l'a noté à propos de Brest dans son *Tableau politique de la France de l'Ouest* :

18

D'un côté, c'est l'autorité militaire, avec sa hiérarchie séculaire d'amiraux, de préfets maritimes, de gradés de tous ordres, avec ses bureaux, avec son entourage d'officiers retraités. C'est là qu'est l'aristocratie véritable de la ville, le centre d'attraction [...]. D'un autre côté, face à face avec cette hiérarchie, c'est la masse compacte des cinq ou six mille ouvriers de l'arsenal : population civile non militarisée, mais cependant toujours en contact avec l'armature navale, et s'opposant à elle plutôt qu'elle ne lui est soumise¹¹.

Cette opposition ne s'est affirmée que peu à peu, à Brest comme à Toulon où, selon l'observation de Maurice Agulhon, les élites « subjuguèrent aisément le petit peuple des marins et des ouvriers, par ce mélange de prestige social, de discipline militaire et de paternalisme bourru dont la marine devait garder

9 Lieutenant de vaisseau Louis Say, *Afrique du Nord et politique coloniale. Notes et croquis d'un officier de marine*, Paris, Challamel aîné éd., Librairie algérienne et coloniale, 1886, p. 49.

10 L'expression a été employée, à propos de la III^e République, par le juriste Raymond Carré de Malberg dans un célèbre article, « Considérations théoriques sur la question de la combinaison du référendum avec le parlementarisme », *Revue du droit public et de la science politique en France et à l'étranger*, 1931, p. 225-244. Il n'est pas indifférent de rappeler qu'elle avait déjà été utilisée au XIX^e siècle à l'occasion de conflits entre l'exécutif et le législatif dans d'autres pays que la France : à propos, notamment, de la crise que provoqua en Prusse la réforme militaire voulue par le roi Guillaume I^{er} et à laquelle s'opposa la majorité de la Chambre, les « démocrates » furent présentés comme désireux d'« établir l'omnipotence ou l'absolutisme parlementaire » dans la *Revue générale*, revue belge, éditée à Bruxelles, t. I, 1865, p. 185-190, *loc. cit.*, p. 186. On ne saurait oublier non plus le texte où Karl Kautsky compare la France et l'Angleterre des XVII^e et XVIII^e siècles : « Absolutisme monarchique et absolutisme parlementaire », dans *Parlementarisme et socialisme. Étude critique sur la législation directe par le peuple*, traduit par Édouard Berth, Paris, G. Jacques, 1900, p. 40-60.

11 André Siegfried, *Tableau politique de la France de l'Ouest* (1913), présentation par Pierre Milza, Paris, Imprimerie nationale, 1995, p. 264.

longtemps la tradition »¹². Mais, au tournant du siècle, les effets conjoints de la politisation générale et de cette composition sociale particulière provoquent simultanément des tensions dans les deux villes. Aux élections municipales de 1904, elles se dotent toutes deux de municipalités socialistes : à Brest, sous la direction de Victor Aubert, ouvrier horloger¹³ ; à Toulon, sous celle de Marius Escartefigue, Marseillais de naissance – Marcel Pagnol ne l’a pas oublié –, ingénieur civil et ancien secrétaire de mairie de La Seyne¹⁴.

Enfin, de la rue de Siam (Brest) à la rue d’Alger (Toulon), la vie des ports est rythmée par les échanges avec l’espace colonial, dont la réciprocité justifie qu’on trouve aussi une rue de Toulon dans le quartier de la Casbah à Alger. On ne reviendra pas ici en détail sur la place de la Marine dans ces échanges, ou plus exactement sur la part qui lui revient dans la construction du sens et de la valeur politiques dont ils sont investis. La littérature joue aussi son rôle, dans la mesure où des marins devenus des écrivains de renom renouvellent le genre du récit militaire et ouvrent à l’imaginaire national des horizons nouveaux. En 1881, pour la première fois, le lieutenant de vaisseau Julien Viaud signe du pseudonyme de Pierre Loti *Le Roman d’un spahi*¹⁵. Son successeur au *Figaro*, Paul Bonnetain, qui s’était engagé à dix-huit ans dans l’infanterie de marine, publie en 1885 un recueil de nouvelles, *Autour de la caserne*, nourri de ses souvenirs de garnison à Toulon, qui vient grossir le corpus de la littérature naturaliste inspirée par les misères de la condition militaire¹⁶. D’autres récits font par la suite voyager le lecteur du Tonkin au Soudan, jusqu’à la mort prématurée de l’auteur en 1899, à 41 ans, alors qu’il est commissaire du gouvernement au Laos¹⁷. L’un des temps forts, dans cette circulation, est assurément le toast d’Alger par

-
- 12 Maurice Agulhon, *Une ville ouvrière au temps du socialisme utopique. Toulon de 1815 à 1851*, Paris - La Haye, Mouton, 1970, p. 10.
- 13 Voir le bilan à charge de Louis Coudurier, *Une ville sous le régime collectiviste. Histoire de la municipalité brestoise (1904-1908)*, Brest, Impr. de la Dépêche, 1908, et la synthèse de Georges-Michel Thomas, *Brest la rouge*, Brest, Éditions de la Cité, 1989.
- 14 Il fut élu député de la première circonscription de Toulon en 1928, battu en 1932, et réélu en 1936. Voir sa notice dans Jean Jolly (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français, 1889-1940*, Paris, PUF, 1968, t. V.
- 15 Pierre Loti, *Le Roman d’un spahi* (1881), rééd. avec une préface de Bruno Vercier, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 1992.
- 16 Paul Bonnetain, *Autour de la Caserne*, Paris, Victor-Havard, 1885. Tel était aussi le cas de son premier roman, *Charlot s’amuse* (1883), qui avait fait scandale en raison de son sujet – le drame d’un soldat onaniste qui en vient à se suicider : voir la réédition, avec une préface d’Emmanuel Pierrat, dans la collection « L’enfer », chez Flammarion, en 2000.
- 17 *Id.*, *Au Tonkin* [1885], suivi d’extraits de sa correspondance et d’un choix de ses nouvelles, présentation de Frédéric Da Silva, Paris, L’Harmattan, 2010 ; *ibid.*, *Dans la Brousse. Sensations du Soudan*, Paris, Alphonse Lemerre, 1895. - Voir Frédéric Da Silva, *Aux Confins du naturalisme : Paul Bonnetain (1858-1899)*, thèse de doctorat de littérature, université de la Sorbonne Nouvelle-Paris III, 2009.

lequel le cardinal Lavigerie, devant les officiers de l'escadre française, appelle, le 12 novembre 1890, les catholiques à accepter le régime républicain. Sur la signification du Ralliement pour la Marine, peut-être pourrait-on reprendre les mots employés à propos de l'Église dans un compte rendu immédiat de l'événement : « Il ne s'agit pas, pour l'Église, de se faire républicaine ; il s'agit, pour elle, de regarder la République avec cette indifférence bienveillante qu'elle a montrée depuis son origine pour toutes les institutions humaines qui lui paraissaient donner quelques gages de solidité et de durée »¹⁸. On reconnaît là la voie d'un républicanisme de raison, où, en l'absence d'une alternative monarchique vraisemblable, la loyauté au pouvoir civil est commandée à la fois par l'éthique professionnelle et par le simple patriotisme.

20 Ce minimum est donc mis à l'épreuve de diverses façons au tournant du siècle. À la suite de quelques autres travaux¹⁹, les contributions de Jean de Préneuf et de Martin Motte analysent les tensions qui se manifestent entre volonté de démocratisation et crainte de la décadence. Un bon témoin de cet air du temps, dans lequel on se borne ici à introduire le lecteur, est l'officier anonyme – capitaine de frégate, donc jeune officier supérieur, momentanément voué au service à terre, en attendant d'être embarqué comme second sur un cuirassé d'escadre – qui, en juin 1904, c'est-à-dire au lendemain des élections municipales et quelques mois avant le déclenchement de « l'affaire des fiches », publie, sous le simple titre « À Toulon », des notes journalières dans la *Revue des Deux Mondes*. Il s'y montre sensible au contraste entre la défiance dans laquelle était selon lui tenu, au lendemain de la grâce de Dreyfus, tout ce qui portait galon et l'appétit de promotion que susciterait la nouvelle gestion des carrières :

Rappelez-vous ce déchaînement d'il y a deux ou trois ans contre le militaire : l'uniforme était une livrée ; les galons, les décorations ne témoignaient que d'une sottise vanité dont il fallait enfin guérir les hommes. Et ce sont ceux-là mêmes

18 Camille Gilardoni, « Le discours du cardinal Lavigerie », 16 novembre 1890, *Quatre années de République*, Vitry-le-François, impr. V^o Tavernier et fils, 1893, p. 629-632, *loc. cit.*, p. 631. Descendant d'une famille italienne installée en Alsace depuis le XVIII^e siècle, l'auteur avait opté pour la France au moment de l'annexion et s'était fixé dans la Marne, à Sermaize. Licencié en droit, industriel, conseiller municipal, il était vice-président de la Chambre de commerce de Châlons, membre de plusieurs sociétés savantes, et écrivait régulièrement dans *L'Impartial de la Marne*. Ce livre est un recueil de ses articles des années 1886-1890. - Sur la question des relations entre religion et politique dans la Marine, voir Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat d'histoire sous la dir. de Philippe Levillain, université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2007.

19 Voir Xavier Boniface, *L'Armée, l'Église et la République, 1879-1914*, mémoire de recherche inédit d'un dossier d'habilitation à diriger des recherches en histoire, sous la dir. de Jean-François Chanet et Jacques Prévotat, université Charles de Gaulle-Lille III, 2008.

qui jetaient l'anathème sur les 'états-majors' qui, aujourd'hui, encouragent la frénésie de distinctions des 'humbles', des 'modestes'²⁰...

Il déplore ensuite un autre contraste, entre la modernité technique qu'il voit bénéficier à l'industrie privée, et ce qu'il considère comme la grande misère de la Marine, tant en équipements qu'en hommes :

C'est toujours ainsi : l'État ne gagne rien au progrès, son intérêt, toujours mollement défendu, étant en contradiction avec les intérêts privés qui savent, eux, se défendre énergiquement. Pendant ce temps-là, le bruit se répand qu'on va diminuer, le mois prochain, les effectifs des bâtiments de combat de première ligne. Je suis curieux de savoir quand on comprendra, en France, que la Marine de guerre est faite pour la guerre et que les arsenaux sont faits pour la marine²¹.

Étape parmi d'autres, on le voit, du débat toujours renaissant sur le bien-fondé des dépenses militaires. En somme, la Marine française apparaît à ce jeune officier supérieur comme « la toile de Pénélope, mais d'une Pénélope inconsciente, qui ne sait pas pourquoi elle défait son ouvrage, ni même qu'elle le défait »²². Condamnée à « faire tous les deux ans la conquête d'un nouveau ministre et de son entourage », elle est en réalité sur la défensive. Une sorte d'amertume obsidionale porte l'auteur à soutenir que, « depuis quinze ou vingt ans », elle n'a guère cessé d'être attaquée « dans la presse, à la tribune, dans des publications retentissantes ». Est-ce à dire que les marins n'ont aucune part de responsabilité dans cette situation ? « À ne pas comprendre que le régime actuel est essentiellement un gouvernement d'opinion, nous avons gagné de rester ignorés, sans appuis, sans défense contre les malveillants et les haineux »²³.

Témoin d'une incompréhension largement partagée devant l'évolution de la démocratie, ce capitaine de frégate resté anonyme est bien représentatif de la tension qui règne alors entre les deux termes de la vieille devise « Honneur et patrie ». Si l'honneur inclut la fidélité à ses traditions – celle, notamment, de faire donner à ses enfants l'instruction secondaire dans des maisons religieuses –, le service de la patrie impose l'obéissance au gouvernement, fût-il dirigé par Émile Combes. Le caractère minimal de l'adhésion au régime se donne à lire dans le peu de foi accordé à la *vox populi* comme source non pas seulement de la légitimité, mais de la légalité : source d'instabilité plutôt, qui incite à voir dans le

20 Anonyme, « À Toulon », *Revue des Deux Mondes*, LXXIV^e année, t. 21, 1^{er} juin 1904, p. 593-635, *loc. cit.*, p. 597. Les dates extrêmes de ce fragment de journal sont le 14 septembre 1902, jour de l'arrivée à Toulon, et le 11 novembre suivant.

21 *Ibid.*, p. 598.

22 *Ibid.*, p. 603.

23 *Ibid.*, p. 607.

mouvement social une menace pour la solidité de l'État et non pas, derrière les apparences, une modalité de la cohésion nationale. Nous ne saurions aller plus loin sans entrer dans le vif du sujet qu'abordent les contributions qui suivent.

DOCUMENT :
LES MARINS VUS PAR UN DE LEURS MINISTRES (1897)

Édouard Lockroy

Difficilement trouverait-on meilleure entrée en matière, pour étudier les rapports de la Marine et de la politique dans la France contemporaine, que les pages suivantes. Leur auteur, Édouard Lockroy (1840-1913), eut une vie pour le moins bien remplie. Ayant servi dans les rangs du Risorgimento, accompagné Renan en Orient, combattu l'Empire par la plume et les Prussiens comme chef de bataillon de la garde nationale, vainement tenté une médiation entre la Commune et Versailles, tâté de la prison, siégé à l'extrême gauche de la Chambre des députés puis évolué vers une ligne politique plus modérée, et parfois même conservatrice, au nom de l'impératif patriotique devenu prioritaire à ses yeux, c'est lesté d'une vaste expérience des hommes et des choses qu'il accéda aux portefeuilles ministériels : ceux du Commerce et de l'Industrie (1886-1887), où il s'illustra entre autres par son soutien à la construction de la tour Eiffel, de l'Instruction publique et des Beaux-Arts (1889) puis de la Marine (1895-1896 et 1898-1899). Ses deux passages rue Royale furent marqués par une œuvre importante. Créateur de l'École supérieure de guerre navale, Lockroy stimula aussi la mise au point du sous-marin, obtint une relance des budgets navals après la crise de Fachoda et prépara la commande du premier contre-torpilleur français. Au plan doctrinal, ses efforts pour transcender la querelle entre partisans de la guerre d'escadres et tenants de la guerre de course annoncent lointainement l'œuvre de Castex. La même ouverture explique que ce fils d'acteur – de saltimbanque, pour ses adversaires –, homme de gauche et franc-maçon, ait pu travailler en bonne harmonie avec l'amiral Cavelier de Cuverville, esprit tout aussi distingué, mais que ses origines, ses goûts et ses opinions plaçaient sans hésitation de l'autre côté de l'échiquier politique. Incontestablement, Lockroy fut un grand ministre de la Marine. Le présent texte, issu de son livre La Marine de Guerre – Six mois rue Royale¹, le révèle aussi comme un politologue, un sociologue et un ethnologue averti.

Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte et Jean de Préneuf

¹ Nancy-Paris, Berger-Levrault, 1897, p. 57-66.

Que si l'on croyait que c'est seulement à l'insuffisance du personnel qu'on doit les défauts ou les vices de notre marine, on se tromperait étrangement ; ils proviennent d'une organisation défectueuse des choses, non des hommes ; des événements du dehors plus que des erreurs du dedans, de la situation particulière et spéciale faite à la marine par l'opinion publique ; de la crainte superstitieuse qu'elle inspire aux profanes ; de l'ignorance de ceux qui l'aiment et qui cependant craignent de l'étudier ; enfin, de l'isolement où elle a été tenue en France, par la croyance funeste et répandue qu'elle était un luxe national et ne pouvait jamais servir à rien. Ces défauts et ces vices, ils sont notre œuvre à tous : l'œuvre de l'élément civil aussi bien que de l'élément militaire, des assemblées délibérantes, des gouvernements et de la nation tout entière qui, tournée vers la frontière de l'Est, hypnotisée par les désastres récents, a oublié Aboukir, Trafalgar, la Hougue et les périls de la mer.

24

Non, le personnel de la Marine, il a toujours, et aussi vivaces, ses grandes vertus d'autrefois, son dévouement, son honnêteté traditionnelle, son héroïsme proverbial. Aucune population française ne vaut celle de nos côtes, n'est supérieure en droiture, en énergie, en courage, à ces inscrits maritimes auxquels le respect de Colbert enlève le droit de se battre pour la patrie ; à ces hommes de mer si naïvement attachés au devoir et si admirablement simples aux heures du danger. Chez aucune nation du monde on ne trouverait un corps d'officiers plus instruits et plus propres aux grandes œuvres de la guerre ; chez aucune, des ingénieurs plus savants ; chez aucune, des administrateurs plus probes et pouvant montrer des mains plus nettes. Et c'est merveille de penser que toutes ces vertus n'aboutissent parfois qu'à créer l'impuissance et le désordre. À cela, il y a des raisons profondes.

Le monde maritime est un monde spécial, assez semblable chez toutes les nations du globe, qui vit d'une vie particulière, absorbé par les préoccupations de la mer et tournant pour ainsi dire le dos à l'humanité. À ce qui se fait sur le continent, il est en général indifférent ou inattentif ; c'est à peine s'il entend gronder les révolutions derrière lui. Bien qu'avec des idées arrêtées sur toutes choses, rarement la politique le passionne. Les grands courants d'opinions ne l'entraînent point. Les événements qui bouleversent le monde lui donnent à peine l'envie de se retourner. Son ignorance de ce qui se passe dans son propre pays n'empêche cependant pas son patriotisme de s'aiguiser sans cesse au contact de l'étranger qu'il rencontre sur tous les océans, où, en même temps que notre pavillon, il promène le souvenir de nos gloires et de nos combats. Mais une législation particulière, en même temps que ses préoccupations quotidiennes, contribue

à son isolement. Le territoire maritime est soumis à d'autres lois que le reste du pays. Il forme, pour ainsi dire, un petit État dans le grand, dont tant de choses le séparent déjà. La loi militaire y est différente ; différente aussi la loi fiscale ; différentes aussi les juridictions. Ce que nous appelons le droit commun ne franchit pas ses frontières. Et ce dualisme, né de l'institution de l'inscription maritime, que, d'ailleurs, il faut conserver, se trouve aggravé par des habitudes séculaires.

Les exigences de son existence groupent le monde maritime presque tout entier dans cinq petites villes de la côte qui sont comme cinq petites Frances dans la France, n'ayant rien de commun avec les autres villes, rien de semblable à ce qui se voit ailleurs. Par les idées, les mœurs, les coutumes et les plaisirs, elles se singularisent et se distinguent. L'arsenal, la rade, les arrivées et les départs de navires, les essais, les manœuvres, les accidents, les nouvelles des colonies ou des stations lointaines, la lecture de l'*Annuaire*, les faveurs et les passe-droits y absorbent toutes les pensées. Chacun s'y connaît de longue date, car, la plupart du temps, c'est dans les familles de marins que se recrutent les marins. Si loin qu'on remonte dans les généalogies, on trouve toujours des ancêtres qui faisaient quelque chose sur l'eau. Le métier maritime se transmet comme une noblesse, de génération en génération. Il atteste l'élévation des âmes et la fermeté des cœurs. Et les plus humbles tirent une vanité légitime de leur atavisme professionnel.

Ce monde, extrêmement restreint et absolument fermé, forme une sorte de nation aristocratique, étroitement hiérarchisée, où domine l'esprit de corps et où les galons tiennent lieu de titres. C'est un des rares milieux où l'on ait encore le respect de la supériorité morale et le mépris des affaires. L'esprit d'opposition et de critique y domine, et par là le monde maritime se rapproche du monde universitaire, où la même cause, soit la disproportion trop grande entre la maigre situation pécuniaire faite par l'État à l'individu et l'effort intellectuel exigé de lui, provoque les mêmes amertumes. Avec cela fidèle à ses souvenirs, isolé dans ses traditions comme sur les navires, il éprouve, pour tout ce qui ne partage pas sa vie aventureuse et particulière, une sorte de dédain qu'il ne parvient jamais à dissimuler complètement.

Prenez un matelot et un officier supérieur, soit dit pour les comparer l'un à l'autre, et vous trouverez le même homme à des degrés divers de développement intellectuel et de niveau. C'est, chez le premier, comme chez le second, le même sentiment du devoir et de la discipline, la même façon de s'accommoder de la vie et, sinon les mêmes goûts, grossiers ici et raffinés là, une façon analogue de comprendre et de sentir. Chez tous deux, profondément développé, vous rencontrerez l'amour de la famille et du *home*, d'autant plus vif et ardent que le séjour à la maison et au milieu

des siens est plus rare ; une conception très vive de la dignité personnelle ; une timidité naturelle résultant d'une vie solitaire ; une intensité terrible de passion amassée dans la longueur des voyages par le repliement forcé des âmes sur elles-mêmes ; un sentiment religieux poussé parfois à l'extrême et jusqu'à la superstition.

Ainsi, tout les sépare de la société moderne : la législation, leurs vertus elles-mêmes et jusqu'à la sincérité de leur foi. Cette sorte de naïveté qu'ils apportent dans le commerce ordinaire de la vie ; cette âpreté de conviction qui dicte la plupart de leurs actes ; cette affection pour le foyer domestique ; ce besoin de croire à l'intervention perpétuelle de la divinité dans les affaires de ce monde, ne sont plus guère de notre pays et de notre temps. La vie du bord, si sévère, et que règle une si inflexible discipline, ajoute à cet ensemble une certaine raideur dans le caractère et d'involontaires prétentions à l'infailibilité.

26

Religieux parce qu'il est respectueux de toutes les traditions, monarchique au moins par tempérament, parce qu'il a l'habitude de l'obéissance immédiate et passive, le monde maritime ne peut qu'éprouver une horreur mêlée de crainte pour le parlementarisme et le régime représentatif. Il est trop habitué à voir l'autorité se personnifier dans un chef pour admirer ou même pour comprendre les subtiles combinaisons constitutionnelles qui divisent le pouvoir et s'ingénient à le répartir, à doses à peu près égales, entre deux assemblées et un président. De telles complications lui apparaissent comme l'expression même de l'anarchie. Le fond de la pensée de ces chefs sur ce point nous a certainement été révélé par les lettres, célèbres aujourd'hui, que des officiers généraux adressaient à l'amiral Courbet pendant la campagne de Chine. L'édition en a été retirée de la boutique des libraires ; les passages délictueux ont été barbouillés de noir. Elles contenaient des apostrophes violentes à l'adresse de nos assemblées législatives, des injures au suffrage universel, et souvent cette phrase y revenait : « *À quand le coup d'État ?* ». Leur violence étonna le public, bien qu'elle fût assez explicable de la part d'hommes parfois éminents, mais que leur existence, leur éducation, leurs mœurs, leurs traditions, leurs croyances incitaient à considérer le Gouvernement républicain comme dangereux pour l'ordre public et funeste à leur pays.

Ils ne pouvaient penser autrement. De tous les travailleurs du monde, les marins sont certainement les plus étroitement spécialisés. Leur métier, qui se rattache à tous les autres, ne ressemble cependant à aucun d'eux, et, dès leur entrée dans la carrière, ils s'habituent à considérer et à juger les choses et les hommes à leur point de vue exclusif de spécialistes. Autant leur semblerait ridicule la prétention d'un profane qui voudrait conduire un bateau, autant leur paraît impertinente l'idée que des députés de professions et d'origines diverses peuvent décider souverainement de la multitude d'affaires spéciales dont se

composent les travaux d'une législature. Les assemblées délibérantes ne doivent, à leurs yeux, que provoquer le désordre et organiser l'anarchie. Ils ne peuvent pas se persuader que la technicité n'est qu'une servante ; qu'on gouverne seulement avec des idées générales et que le régime parlementaire, comme d'ailleurs tous les régimes du monde, y compris les régimes césariens, est tout entier fondé sur la souveraineté de la raison.

Ne leur dites pas qu'un monarque absolu est la personnification même de l'incompétence ; que, s'il a des clartés de tout, il n'a pu rien approfondir ; que, s'il a pu toucher à tous les arts et à toutes les sciences, il ne possède complètement aucune science et aucun art ; qu'il gouverne, comme un simple député, avec les seules lumières de son bon sens ; qu'entre le régime dictatorial et le régime représentatif, il n'y a d'autre différence, au moins au point de vue philosophique, que celle qui résulte de la foi dans le jugement d'un homme ou de la confiance dans le jugement de plusieurs, mais que, toujours, la raison humaine, soutenue par une instruction générale, demeure l'arbitre suprême et définitif ; ils ne vous croiront pas et ne pourront pas vous croire. Ils vous répondront que la société ne se conduit pas autrement qu'un navire ; que la volonté qui met les masses en mouvement ne peut être que personnelle ; que le pouvoir parlementaire, la loi, la République, sont des abstractions et que des abstractions sont impuissantes à diriger un grand service militaire ; enfin qu'ils ont besoin d'avoir à leur tête un être de chair et d'os qui leur impose ses ordres et les oblige à l'obéissance. Et dans cette dernière assertion, au moins, il y a une grande part de vérité.

On conçoit, après cela, combien peu facilement, et avec quelle peine et quel effort, les idées nouvelles pénètrent ce monde tout imprégné de traditions, tout rempli de souvenirs, que son tête-à-tête perpétuel avec l'infini isole de l'humanité et sur qui le passé pèse de tout le poids de ses siècles accumulés. Avec ses goûts absolutistes et sa tendance invincible à l'immobilisme, il ne peut accepter le changement que lorsqu'il lui est imposé du dehors. C'est aussi pourquoi, à tous les moments de l'histoire, il a fallu, pour le mettre en mouvement, l'action énergique d'une volonté extérieure.

Ceux qui ont agi sur lui, ceux qui l'ont contraint à des réformes et à des progrès ne lui ont jamais appartenu. Le premier de tous, c'est un bureaucrate, Colbert, qui fit autant à lui seul pour notre gloire navale que Duquesne et que Jean Bart ; Colbert, qui a inventé l'inscription maritime, organisé nos arsenaux, créé nos flottes. Mais combien n'a-t-il pas été maudit par les marins ! Après Colbert et Louis XIV, ce sont encore des civils, des étrangers, les Chasseloup-Laubat, les Guizot, qui ordonnent les transformations nécessaires. Un civil, malgré la révolte de tout le personnel compétent et spécial, décide la belle expédition contre Alger, qui se termine par notre plus glorieuse conquête coloniale.

Cet esprit de résistance n'est pas particulier à notre pays, il est le résultat et la conséquence de la vie maritime, de la cohabitation avec la mer. Les puissances étrangères l'ont depuis longtemps compris et depuis longtemps se sont prémunies contre ce péril, dont les causes, partout semblables, produiraient partout de semblables effets. C'est toujours un lord civil que l'Angleterre place à la tête du conseil de l'Amirauté, et encore exige-t-elle que dans ce conseil un autre lord civil vienne siéger. C'est, en Allemagne, l'empereur, qui n'est point un marin, qui dirige personnellement et directement le département de la Marine, qui le convertit aux idées nouvelles, aux réformes et aux progrès. Le désastre et la destruction d'une flotte se sont chargés, en Italie, de susciter des amiraux réformateurs. Mais partout, aussi bien chez nos voisins que chez nous, il a fallu toujours pour la réalisation des améliorations nécessaires, pour l'introduction dans l'arsenal des idées neuves, pour l'établissement de communications permanentes et fécondes entre la société et la Marine, l'intervention d'une volonté étrangère.

LA POLITIQUE DE RÉPUBLICANISATION DE LA MARINE À LA BELLE ÉPOQUE

Jean Martinant de Préneuf
Université Lille-Nord de France
CNRS UMR 8529 IRHIS

La question est de savoir si la Marine continuera à être un État dans l'État : un gouvernement dans le gouvernement, fermé aux investigations et à la lumière ; disposant seule à sa fantaisie des grades, des places, des avancements et des faveurs ; ignorant le Parlement et le droit commun, ou si elle deviendra enfin un service véritablement national soumis à la constitution et respectueux de la loi¹.

Ministre de la Marine de novembre 1895 à avril 1896, puis de juin 1898 à juin 1899, Édouard Lockroy ne mâche pas ses mots à l'heure d'analyser son premier passage rue Royale. Il se livre à un réquisitoire à l'égard de l'administration navale, officiers de marine en tête. Ce navaliste chevronné est pourtant un admirateur sincère des marins². Ses critiques reflètent l'état d'esprit dominant au sein des élites radicales de la Belle Époque. Dans le contexte de l'affaire Dreyfus et de l'agitation nationaliste qui s'ensuit, l'autonomie juridique et politique des armées est désormais perçue par la majorité des Radicaux comme une menace pour la République. Cette conviction est à l'origine de la formation des cabinets Waldeck-Rousseau en 1899 puis Combes en 1902. Dès juin 1899, le gouvernement de Défense républicaine entend républicaniser définitivement les armées.

Cette politique est la déclinaison et l'aboutissement d'un projet global et au long cours touchant l'ensemble de l'appareil d'État. Sa mise en œuvre commence dès 1879 sous la houlette des Opportunistes. Les mesures prises alors visent en priorité la magistrature mais aussi l'armée, sans que la Marine soit touchée autrement qu'à la marge³. Mais ce projet reste inabouti. Par calcul politique

1 Édouard Lockroy, *La Marine de guerre. Six mois rue Royale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1897, p. 367.

2 Voir, par exemple, Édouard Lockroy, *La Défense navale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1899, p. XVII-XVIII.

3 Pour l'Armée de terre, François Bédarida, « L'Armée et la République : les opinions politiques

autant que par conviction patriotique, les Opportunistes s'en tiennent en effet au compromis instauré tant bien que mal autour d'une autonomie relative de l'« Arche sainte ». Les leaders républicains font ainsi le choix de respecter le consensus qui s'est établi sur ce point dès les années 1870, par delà les clivages partisans⁴. Les Progressistes poursuivent dans cette voie dans les années 1890. Cependant, cette posture patriotique et unanime n'exclut pas le calcul et la vigilance. Ils se traduisent avec constance vingt ans durant à travers l'éclatement de la direction de l'armée entre plusieurs autorités, la nomination d'officiers à la loyauté républicaine au-dessus de tout soupçon au poste stratégique de gouverneur militaire de Paris, ou encore la dilution intéressée des officiers de carrière au sein d'une masse toujours plus imposante de conscrits⁵. Cet équilibre est rompu au tournant du siècle. Les tensions nationalistes mais aussi les limites criantes de l'outil naval révélées par la crise de Fachoda, puis par la litanie d'accidents meurtriers dans les années 1900 viennent s'ajouter à la montée en puissance concomitante des élus radicaux et socialistes au Parlement pour changer la donne. L'autonomie des armées représente désormais une anomalie. La gauche y voit le symbole d'un ordre qu'elle a décidé d'abattre sans tarder, forte de ses succès électoraux et poussée par le sentiment d'urgence.

Dominante sur les bancs de l'Assemblée nationale, cette ambition se manifeste également avec éclat, et parfois violence, dans les villes arsenaux qui sont désormais dominées par des municipalités radicales et socialistes. Sous la houlette de la majorité des élites navales portuaires, la discordance croissante des us et coutumes de la Marine avec les valeurs du régime s'y déploie en effet depuis le début des années 1890. Cette situation alimente la vindicte de la République des comités et des loges maçonniques locales. Elles n'ont cessé d'appeler à une reprise en main de l'administration navale par le pouvoir civil. Portée par la représentation nationale, la politique de républicanisation répond donc aussi à une pression sociale. Elle émane de la partie la plus militante de l'électorat radical et socialiste et d'une minorité des militaires, qu'ils soient cadres d'active

des officiers français en 1876-1878 », *Revue historique*, t. CCXXXII, juillet-septembre 1964, n° 4, p. 119-165. Pour l'appareil judiciaire, Jean-Pierre Machelon, *La République contre les libertés ? Les restrictions aux libertés publiques de 1879 à 1914*, Paris, Presses de la FNSP, 1976. Pour la Marine, Jean Martinant de Prêneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat en histoire, université Paris-Ouest Nanterre La Défense, 2007, p. 527-528.

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

5 André Bach, « Un siècle de pouvoir politique et autorité militaire en France entre 1815 et 1914 », dans *Armée et pouvoir en Allemagne et en France aux XIX^e et XX^e siècles*, Actes des 1^{er} et 2^e rencontres franco-allemandes d'histoire militaire, Paris, SGA, coll. « Cahiers d'histoire du CEHD », n° 26, 2006, p. 36-54.

ou non. Si la mise en œuvre suit une voie réglementaire et législative, elle s'appuie également, dans le contexte de guerre entre les « deux France », sur des réseaux officieux, notamment francs-maçons. Et elle mobilise en retour des réseaux nationalistes, antisémites ou cléricaux, hostiles au radicalisme, qui recrutent aussi bien chez les civils que les militaires⁶.

Affectant l'ensemble des forces armées, le processus se déploie dans la Marine nationale selon une chronologie en partie distincte de celle de l'armée de Terre à qui va la priorité. Après quelques escarmouches à partir de 1896, sous le second ministère Lockroy, l'offensive se déploie avec vigueur de 1898 à 1905 sous Lanessan et Pelletan, et se poursuit *mezzo voce* au moins jusqu'à la chute du cabinet Clemenceau à l'été 1909 avec Thomson et Picquart. Cette politique est protéiforme. Elle joue sur plusieurs registres à la fois, tant par ses déclinaisons pratiques que par la chronologie ou les acteurs impliqués. C'est un projet cohérent et global avec de multiples facettes que l'on peut regrouper autour de trois axes forts : tout d'abord assurer la primauté du pouvoir civil – ce qui passe par la républicanisation de la symbolique, du protocole et de l'onomastique, le renforcement du contrôle du pouvoir politique sur l'avancement, la préparation et la conduite de la guerre, ou encore la gestion et le contrôle des crédits –, ensuite promouvoir la démocratisation du recrutement et de l'avancement, et, enfin, établir la laïcisation du service courant, des œuvres militaires et de la présence outre-mer. Ce sont donc autant d'éléments en apparence épars dont on voudrait montrer que la conjonction fait sens et système.

Pour les partisans de ce projet global, quels qu'ils soient, il ne suffit plus que la Marine soit nationale, il lui faut dorénavant devenir républicaine. Mais reste à s'entendre sur les méthodes à employer et sur le type d'État républicain que l'on entend forger, le second déterminant en partie les premières. De l'affaire Dreyfus à la première guerre mondiale, le débat sur les justifications et les modalités de la républicanisation de la Marine est vif. Les controverses font rage y compris parmi ses promoteurs. Elles révèlent les lignes de partage et les recompositions à l'œuvre au sein du champ politique. C'est particulièrement le cas au sein de la mouvance radicale. S'y opposent les partisans d'une vision de combat de la République héritée de la Convention, et les tenants d'une approche plus modérée. Peut-on discerner le reflet de ces divergences entre leaders radicaux dans la mise en œuvre de la républicanisation de la Marine ? Comment s'articulent, dans la rhétorique et dans les décisions, les ambitions

6 Pour l'antimaçonnisme, on se reportera à la somme de Michel Jarrige, *L'Antimaçonnisme en France à la Belle époque. Personnalités, mentalités, structures et modes d'action des organisations antimaçonniques 1899-1914*, Milan, ARCHE, 2006.

proclamées de démocratisation et de modernisation ? Y a-t-il eu des inflexions dans un contexte politique intérieur qui fluctue au gré de la montée des idées nationalistes, d'un contexte international de plus en plus belliqueux et d'une « politique d'apaisement » annoncée par Briand en 1909, esquissée dès janvier 1905 et la chute du cabinet Combes ?

L'étude de la politique de républicanisation de la Marine peut ainsi être un excellent observatoire de la sociabilité et des conceptions politiques du temps. Elle permet aussi d'étudier « la manière dont les serviteurs d'État, à un moment donné d'une histoire nationale, ont pu produire, à travers leurs pratiques, du sens politique qui n'était pas nécessairement celui voulu ou porté par le pouvoir en place ». En proposant cet éclairage sur la déclinaison navale d'une séquence charnière dans le devenir de l'État républicain, nous entendons nous placer dans la perspective ouverte par Vincent Duclert et Marc-Olivier Baruch⁷. Le cas de l'armée de Terre a été largement étudié et est aujourd'hui assez bien connu⁸. Il n'en va pas de même pour la Marine nationale, excepté pour l'élaboration de la pensée navale⁹, la laïcisation, la formation des cadres et, dans une moindre mesure, la démocratisation du recrutement par le rang, ou encore l'organisation de l'administration centrale¹⁰. La thèse récente de Philippe Vial aborde les aspects navals de la réforme de la charnière politico-militaire à la Belle Époque¹¹. Sans prétendre à l'exhaustivité, nous essaierons de nous appuyer sur ces travaux et de les compléter pour tenter d'offrir une vue d'ensemble jusqu'ici inédite de cette politique.

Pour ce faire, nous présenterons tout d'abord les différentes facettes du procès fait à la Marine. Ensuite, il s'agira de montrer les nuances entre les phases de la mise en œuvre des trois déclinaisons de ce projet c'est-à-dire la primauté du pouvoir civil, la démocratisation et la laïcisation. Enfin, nous esquisserons un bilan du devenir immédiat de cette politique dans la période d'instabilité politique et ministérielle qui s'ouvre en 1909, au sortir d'une

7 Marc-Olivier Baruch et Vincent Duclert (dir.), *Serviteurs de l'État. Une histoire politique de l'administration française entre 1875-1945*, Paris, La Découverte, 2000, p. 8.

8 Parmi les derniers travaux, Xavier Boniface, *L'Armée, l'Église et la république, 1879-1914*, habilitation à diriger les recherches, université Charles de Gaulle-Lille 3, 2008.

9 Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de 1870 à 1914*, Paris, Economica, 2004.

10 Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, *op. cit.* ; *id.*, « Le Recrutement semi-direct des officiers de marine jusqu'en 1969 », *Revue historique des armées*, n° 3/2000, p. 25-40 ; John R. Walsler, *France's Search for a Battlefleet. French Naval Policy 1898-1914*, Ph.D. d'histoire, University of North Carolina, 1976.

11 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence. Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse de doctorat d'histoire, université Panthéon Sorbonne-Paris I, 2008.

décennie marquée par une remarquable et inédite continuité gouvernementale et partisane.

LE PROCÈS DE LA MARINE, OU LA ROYALE MISE EN ACCUSATION PAR LES RÉPUBLICAINS

Un triple procès est intenté aux élites d'une Marine alors couramment qualifiée de « Royale »¹². Tout d'abord, le corps des officiers de marine formerait une « caste royale »¹³ au recrutement endogamique et à l'avancement marqué par une conjonction de favoritisme, de népotisme et d'influence des Jésuites. Ensuite, au-delà de la seule question de la sélection des cadres de la Marine, cette « oligarchie militaire »¹⁴ serait rétive à tout contrôle civil et cette configuration aboutirait à une administration inefficace. Enfin, les Radicaux sont partagés quant à la réalité de la menace qu'elle constituerait pour le régime.

Depuis 1880, l'enseignement public perd du terrain dans les admissions au concours de l'École navale au détriment de son concurrent confessionnel. En dépit des décrets Ferry qui contraignent les Jésuites à exiler à Jersey leur École préparatoire de la Marine, ceux-ci continuent d'obtenir des résultats remarquables jusqu'au sommet de 1897, quand leurs élèves représentent 28 % des admis, soit la moitié des 57 % des lauréats issus de l'enseignement confessionnel¹⁵. Alarmés par cette situation, des députés républicains, emmenés par le rapporteur du budget de l'Instruction publique Auguste Burdeau, demandent en vain en 1887 d'interdire le concours aux candidats l'ayant préparé hors de France¹⁶. Même si cette voie de recrutement reste constamment minoritaire avec un peu plus du cinquième des admissions de 1882 à 1899¹⁷, la poussée de l'enseignement congréganiste est bien réelle et tend à s'accélérer. Cette situation dépasse la seule Marine mais elle y est plus aiguë puisque la proportion d'anciens élèves des Jésuites sur les bancs du *Borda* est sans équivalent dans les autres écoles militaires¹⁸. La Commission sur l'enseignement

12 Sur la genèse et la polysémie de ce qualificatif, voir Michel Mollat du Jourdin, « Le Front de mer », dans Pierre Nora (dir.), *Les Lieux de mémoire*, t. 2, p. 2721-2764, *loc. cit.*, p. 2738.

13 Intervention d'Émile Combes en décembre 1901 devant le Sénat, citée par Gabriel Merle, *Émile Combes*, Paris, Fayard, 1995, p. 230.

14 Édouard Lockroy, *La Marine de guerre*, *op. cit.*, p. 74.

15 Lettre du R.P. Amoury au R.P. du Lac, 10 décembre 1899, *Lettres de Jersey-École navale « Borda »*, Archives de la Société de Jésus de Vanves (désormais ASJV), E Je 61.

16 *Journal officiel de la République française, Chambre des députés* (désormais JORF, CDD), *Débats parlementaires*, 20 janvier 1887, p. 81-82.

17 *Listes des élèves 1881-1900*, Jersey-École navale, ASJV E Je 58. L'estimation de la Société de Jésus corrobore les *Statistiques des admissions aux grandes écoles du gouvernement, de l'Instruction publique*, Archives nationales (désormais AN), F17 6926-6930.

18 John W. Bush, « Education and Social Status: The Jesuit College in the Early Third Republic »,

secondaire présidée par Alexandre Ribot demande en 1898 que soient prises des mesures pour empêcher que « certaines congrégations s'emparent des avenues qui mènent aux fonctions publiques et aux grades les plus élevés de l'armée, en empêchant que des fonctionnaires, les officiers, placent de préférence leurs enfants dans des maisons religieuses, ... »¹⁹. Les tenants d'une République laïque dénoncent aussi une organisation quotidienne encore largement régie par des règlements et des coutumes hérités du Second Empire. Les loges portuaires exigent qu'on en finisse avec ces textes et pratiques qui accordent une place privilégiée au culte catholique, au mépris du respect de la liberté de conscience. En 1899, le convent du Grand Orient appelle également à l'interdiction des cercles militaires confessionnels qui sont encore subventionnés par l'État²⁰. Démocratisation et laïcisation du recrutement et du service sont donc au cœur du programme de républicanisation.

34

Au-delà de ces points de crispation polémiques, les élites navales sont surtout accusées d'échapper pour l'essentiel au contrôle du Parlement et du gouvernement, contrôle qu'elles récusent au nom d'une légitimité supérieure fondée sur leur pérennité, leur vocation et leur compétence technique. De façon générale, Lockroy regrette que la République ait « laissé le département de la Marine constituer une sorte de gouvernement dans le gouvernement, une sorte d'administration indépendante ; elle a paru avoir deux politiques, la sienne et celle de la rue Royale »²¹. Ses griefs se concentrent sur la mainmise du haut commandement sur l'avancement, la direction et le contrôle de l'administration. Cette emprise réduit à leur plus simple expression l'autorité du ministre et le droit de regard du Parlement²².

L'avancement, largement contrôlé par le haut commandement, échappe au successeur de Colbert. Édouard Lockroy dénonce une organisation inique et inefficace qui place la carrière des subordonnés entre les mains de leurs chefs. Associant favoritisme, népotisme et immobilisme, elle aboutit à « soustraire la Marine aux règles les plus élémentaires du droit public pour en faire l'apanage d'une aristocratie militaire »²³. Dans *Le Bloc*, comme auparavant dans *La Justice*, Clemenceau et ses amis politiques n'ont pas de mots assez durs sur

French Historical Studies, vol. 9, 1975, n° 1, p. 125-140, loc. cit., p. 136.

19 Cité par E. Lecanuet, *L'Église de France sous la Troisième République. La vie de l'Église sous Léon XIII*, Paris, J. de Gigord, 1930, p. 282.

20 Mildred J. Headings, *La Franc-maçonnerie sous la III^e République*, Paris, Éditions du Rocher, 1998 (1^{ère} éd. 1949), p. 121.

21 *JORF, CDD, Débats parlementaires*, 1^{er} et 2 février 1898, cité dans Édouard Lockroy, *La Marine de guerre...*, op. cit., p. 7.

22 *Ibid.*, p. 74.

23 *Ibid.*, p. 77.

la « Jésuitière » que serait devenu le haut commandement tant naval que militaire²⁴. Plus précis, Jean-Louis de Lanessan met en cause l'influence des trois amiraux qui forment le Comité des inspecteurs généraux instauré par un décret du 21 octobre 1890 d'Édouard Barbey (ministre de mai à décembre 1887 puis de novembre 1889 à février 1892), lui-même ancien marin²⁵. Il est chargé entre autres de la formation des tableaux d'avancement pour les officiers supérieurs. Ce système est complété par le décret du 31 juillet 1895 sous le ministère de l'amiral Besnard (de janvier à novembre 1895 et d'avril 1896 à juin 1898). Ce texte instaure un système à double niveau : une première commission à la composition élargie établit une liste d'aptitude tandis qu'une seconde commission regroupant le chef d'État-major général, le sous-directeur du personnel militaire et les inspecteurs généraux forme les tableaux définitifs sans que le ministre ait voix au chapitre²⁶. Le tout forme une organisation qui aboutit à « placer la Marine entière – personnel et matériel à la fois – entre les mains de trois officiers de vaisseau »²⁷.

Le pouvoir jugé démesuré du chef d'État-major général de la Marine est au cœur des griefs. Au-delà de son rôle dans l'avancement et les nominations, il tendrait à devenir l'intermédiaire obligé entre le ministre et son administration. Pour Lanessan, les chefs d'État-major ont profité de l'arrivée des ministres civils pour se substituer à lui au prétexte de « l'incompétence technique du ministre », jusqu'à devenir « une sorte de doublure du ministre dans l'exercice de toutes les attributions de ce dernier ». Cette évolution est consacrée par le décret du 21 janvier 1892, lui aussi édicté sous le ministère d'Édouard Barbey. Il fait du chef d'État-major général le directeur de cabinet du ministre. Si bien qu'aux yeux de Lanessan, tout ordre qu'il serait amené à donner au nom du ministre, a « force exécutoire pour tous ceux auxquels il peut être adressé comme s'il émanait du ministre lui-même »²⁸. Avec Lockroy, il entend le cantonner à la seule préparation de la guerre afin de rendre au ministre sa prééminence. Celle-ci implique également d'assoir le droit de regard et de contrôle de l'exécutif et du Parlement. La critique principale portée contre l'administration

24 Jean-Baptiste Duroselle, *Clemenceau*, Paris, Fayard, 1988, p. 460-461.

25 *Bulletin officiel de la Marine* (désormais BOM), 1890, p. 439-447.

26 Sur cette organisation complexe, voir les attendus du décret du 5 décembre 1899 qui y met fin. À l'inverse de ce qui prévaut dans l'Armée jusqu'au fameux décret du général de Galliffet de septembre 1899, la sélection des cadres dont la promotion au grade d'officier général est soumise au Conseil des ministres, relève déjà du seul ministre. -Voir le *Rapport au président de la République française du 5 décembre 1899 suivi d'un décret relatif à la formation des tableaux d'avancement des officiers des divers corps de la marine*, BOM, t. 104, 1899, p. 19 et suiv.

27 Jean-Louis de Lanessan, *Le Bilan de notre marine*, Paris, Félix Alcan, 1909, p. 372-380.

28 *Ibid.*, p. 335-337.

navale par les élites républicaines est en effet son manque de transparence, son refus de rendre des comptes à un Parlement dont l'autorité est contestée. Donner aux chambres élues les moyens d'exercer leur mission de contrôle de l'administration est un combat mené depuis 1876 par les Opportunistes. Déjà, le 25 novembre 1893, interpellé par Lockroy – soutenu par l'ensemble des Radicaux, à commencer par Émile Combes et Pelletan –, le premier cabinet Dupuy tombe face au refus du ministre de la Marine, le vice-amiral Rieunier, futur député nationaliste et antidreyfusard de la Charente inférieure, de créer un corps d'inspection permanent. Un an et demi plus tard, la proposition de la Commission extraparlamentaire de la Marine de créer un service de contrôle permanent dépendant directement du ministre est rejetée, au grand dam de Combes qui en est le rapporteur²⁹. Enfin, en 1895, Charles Brisson se plaint amèrement dans son rapport sur le budget de la Marine du mépris manifesté par la rue Royale envers « le Parlement, considéré comme une collection d'incompétents et d'indifférents à qui l'on doit faire voter tout ce que l'on veut au moyen d'un couplet patriotique »³⁰.

Dans ces conditions, tous s'accordent sur la sourde hostilité du Grand Corps envers le régime. Les Républicains dénoncent sa conjonction avec un double conservatisme technique et doctrinal menant l'administration navale à « l'anarchie »³¹. Cette situation finit par saper la crédibilité de la politique de défense. L'autonomie de marins récalcitrants ne représente donc pas seulement un enjeu partisan aux yeux de radicaux confrontés à l'agitation nationaliste et aux tensions engendrées par leur politique de laïcisation. Pour eux, la républicanisation de la Marine est tout autant un problème de gestion qu'il importe de résoudre au nom de l'impératif patriotique. L'application des principes républicains à la Marine doit permettre d'améliorer son efficacité. En revanche, des divergences apparaissent sur la réalité de la menace que font peser les officiers de marine sur le régime.

Les radicaux plus modérés, ou en rupture de ban, ceux que l'on appelle les dissidents, et les hommes du centre regroupés au sein de l'Alliance démocratique dès 1901, reconnaissent avec Lockroy l'« antagonisme latent » des valeurs militaires avec celles de la démocratie. Reste que la République française ne peut se passer d'une armée permanente structurée autour de cadres professionnels, et que le particularisme des règles militaires est nécessaire à leur efficacité³².

²⁹ Gabriel Merle, *Émile Combes*, *op. cit.*, p. 179-181.

³⁰ « Le contrôle du Parlement sur le budget de la Marine », *La Revue maritime*, janvier-mars 1905, p. 30.

³¹ Jean-Louis de Lanessan, *Le Bilan de notre marine*, *op. cit.*, p. 248.

³² Édouard Lockroy, *La Défense navale*, *op. cit.*, p. XIV.

C'est encore plus vrai dans le cadre de cette armée technique par excellence qu'est la Marine. L'organisation du bord y est *de facto* encore plus aristocratique et inégalitaire que dans l'armée, ce qui explique que la plupart des officiers de marine rejettent les principes de la démocratie parlementaire. Ceci dit, au sein du Grand Corps, seule une minorité qualifiée de « réaction maritime », constitue un réel problème politique³³. Au-delà des dérives observées lors de la dernière décennie, les républicains modérés croient possible de conjurer la menace politique induite par la spécificité fonctionnelle des militaires sans recourir à des solutions extrêmes. Tout d'abord parce qu'ils continuent de croire dans l'apolitisme hérité de la « vieille armée » chère à Raoul Girardet³⁴ : « Volontairement, [elle] demeure étrangère aux querelles politiques et religieuses ». Dans ces conditions, ils refusent de mettre en accusation a priori l'ensemble des officiers d'active. Afin d'en revenir à des relations politico-militaires assainies, il convient juste que les républicains assument leur devoir de contrôle qu'ils ont quelque peu délaissé :

Cette affection qu'il faut professer pour la fraction militaire de la nation n'exclut ni la critique, ni la sévérité, ni la répression si elle devient nécessaire, ni surtout l'imprescriptible droit de la société civile à diriger la politique et les affaires du pays. Il faut aimer l'armée avec discernement. Ce n'est pas l'aimer que de la déclarer au-dessus des lois et trouver admirable tout ce qu'elle fait. C'est la tromper et l'induire en erreur³⁵.

La plupart des socialistes et le nouveau Parti radical – en particulier son aile gauche emmenée par Camille Pelletan, qui en devient président en 1901 – ne se contentent pas de ce constat et de cet appel à une vigilance aussi bienveillante que critique envers les cadres professionnels. Ils vont plus loin et dénoncent « l'application d'un plan d'ensemble, une tactique habilement suivie et qui tend à envahir toutes les fonctions de la République, particulièrement l'armée et la marine. Ainsi introduite dans la place, la réaction espère s'en emparer par surprise »³⁶. Sauf exception, le corps des officiers de marine dans son ensemble est dans cette perspective considéré comme suspect. Il s'agit de le combattre et de gouverner contre lui, en s'appuyant sur les officiers mécaniciens et les ouvriers des arsenaux jugés acquis aux thèses radicales. Ceux qui se représentent

33 Édouard Lockroy, *La Marine de guerre...*, *op. cit.*, p. 372.

34 Raoul Girardet, *La Société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1998, p. 11-117.

35 Édouard Lockroy, *La Défense navale*, *op. cit.*, p. XVII.

36 Extrait du *Journal des Débats* de l'année 1898 cité par Patrick Cabanel, dans *Entre Religions et laïcité. La voie française : XIX^e-XXI^e siècles*, Toulouse, Privat, 2007, p. 119.

la République en danger, tels Pelletan, voire Combes, appellent de leurs vœux, dès le milieu des années 1890, une républicanisation à outrance et de combat³⁷.

Dès avant 1898, à l'heure de dresser le procès de l'administration navale et de suggérer des perspectives de réforme, des divergences apparaissent donc entre les républicains. Les tenants d'une sensibilité jacobine se heurtent non seulement aux représentants de la droite et des nationalistes mais aussi aux républicains plus modérés, radicaux dissidents et membres de l'Alliance démocratique, motivés autant par leurs convictions libérales que par leur souci d'efficacité. Dès 1902, ils critiquent le tour pris par la républicanisation qui remettrait en cause l'indispensable modernisation de l'outil naval à l'heure de la montée des périls. La mise en œuvre de ce projet politique porte les marques de cette lutte d'influence.

38

LES MINISTÈRES LOCKROY, OU LES PRODROMES DE LA RÉPUBLICANISATION (1895-1899)

La républicanisation de la Marine commence timidement sous la houlette d'Édouard Lockroy en 1896-1898, avant même l'arrivée au pouvoir du gouvernement de Défense républicaine. La clé de voûte en est la nomination d'un ministre civil au pouvoir renforcé. De fait, à partir de son second passage rue Royale, c'en est fini de l'alternance régulière entre civils et amiraux qui est la règle depuis le début des années 1880³⁸. Sur ce point, les républicains sont divisés. Depuis 1894, qu'ils soient civils ou militaires, tous les ministres de la Guerre ont remis en cause la primauté du pouvoir et des normes civiles dans le cadre de l'affaire Dreyfus, sans que la majorité des leaders progressistes n'y trouve à redire³⁹. Lockroy, s'il est antidreyfusard, s'inscrit en faux. Et il n'est pas le seul dans son camp. Le 25 octobre 1898, le cabinet Brisson est tombé après qu'Alexandre Ribot eut appelé à affirmer la primauté du pouvoir civil et à la faire respecter par l'armée. Aux yeux du successeur de Colbert, le dogme qui lie l'infaillibilité de l'armée avec la sauvegarde de la République relève

37 Paul Baquiast, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine. Les Pelletan*, Paris, L'Harmattan, 1996.

38 Jean Martinant de Préneuf, « Officers in Charge of the French Navy Department during the Third Republic, 1870-1940 », dans Randy C. Balani et Craig L. Symonds (dir.), *New Interpretations in Naval History, Selected papers from the Fourteenth Naval History Symposium*, Annapolis, Naval Institute Press, 2001, p. 110-121, *loc. cit.*, p. 112-113.

39 Vincent Duclert, « La République devant l'armée. Les ministres de la guerre pendant l'affaire Dreyfus (1894-1899) », dans Éric Duhamel, Olivier Forcade et Philippe Vial (dir.), *Militaires en République. 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie politique en France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 413-643, *loc. cit.*, p. 614.

d'un sophisme, à la fois dangereux politiquement et inefficace militairement. Plusieurs raisons justifient la nomination d'un ministre civil rue Royale : c'est autant affaire de politique que de bonne gestion.

Tout d'abord, le manque de distance des officiers avec leurs pairs est préjudiciable : « Un civil, au contraire, n'a rien à redouter des effets de la camaraderie, ni de vieilles affections, ni de vieilles rancunes ne l'aveuglent ». Et d'en appeler à l'exemple anglais car, à l'instar de Lanessan ou Clemenceau, Lockroy partage l'anglophilie institutionnelle d'une partie des élites françaises. Deuxième raison, c'est un moyen pour garantir l'indispensable primauté du pouvoir législatif sur les administrations, qu'elles soient civiles ou militaires. Le ministre doit être un élu qui n'est responsable que devant la chambre à laquelle il appartient. Troisièmement, dans le cadre de cette primauté du pouvoir législatif, la détermination de la politique navale ne peut être considérée comme une affaire technique confiée aux seuls experts dont la légitimité ne procède pas du suffrage universel. Pour peu que le ministre se soit forgé une expertise, « une pensée politique doit guider la technicité, lui montrer la voie, lui marquer le but ». Car « un ministre ne se noie pas dans les paperasses. Il donne une orientation au département qui lui est confié. Sa besogne est une besogne de surveillance et de direction ; c'est un homme politique spécialisé, mais toujours conduit par des idées générales, toujours préoccupé par la double responsabilité qui lui incombe, d'une part devant l'armée, d'autre part devant le pays ».

Pour Lockroy, la désignation d'un ministre étranger à l'administration dont il a la charge, relève donc d'un principe de politique générale qui dépasse le cas des départements militaires, mais elle se justifie davantage rue Royale que dans les autres ministères. La civilianisation des fonctions ministérielles y est même plus nécessaire que dans l'armée car, par fonction et tradition, le marin manque d'une vision large des enjeux quand « le ministre civil, au contraire, est forcément un généralisateur. Or c'est d'un généralisateur dont le gouvernement a besoin, c'est-à-dire d'un homme que sa situation d'étranger au corps de la Marine contraint à voir les choses de loin et de haut »⁴⁰. Son approche se fonde sur une lecture de l'histoire de la Marine selon laquelle ce milieu renfermé sur lui-même n'a jamais connu de périodes fastes que sous l'action de ministres étrangers à lui et ayant forcé « l'esprit de résistance » du corps des officiers pour le contraindre à s'ouvrir sur le monde extérieur⁴¹.

40 Édouard Lockroy, *La Défense navale, op. cit.*, p. XVIII-XXII.

41 Édouard Lockroy, *La Marine de guerre, op. cit.*, p. 65-70.

Pour autant, Lockroy ne gouverne pas contre les marins dont il respecte la vocation, le désintéressement et la compétence. Pour lui, l'homme politique élu décide et tranche, mais seulement après avoir pris avis auprès de ses grands subordonnés. Il se flatte de les choisir sans considération pour leur appartenance politique supposée, à commencer par le chef d'État-major général de la Marine nommé en juillet 1898, le vice-amiral de Cuverville, catholique rallié au principe républicain. De même, il réunit régulièrement les grands conseils à commencer par le Conseil supérieur de la Marine. En cela, il est fidèle à la tradition d'une Troisième République dont les publicistes défendent le principe des conseils d'armée, placés sous l'autorité du ministre, qui permettent de préserver la continuité de la gestion des départements militaires en les protégeant des perturbations engendrées par les changements de cabinet⁴². Quelles que soient ses critiques sur le népotisme et le favoritisme, il ne remet pas en cause le pouvoir des commissions de classements remaniées en 1895 par le vice-amiral Besnard. De même, aux termes du décret du 30 mai 1896, le chef d'État-major vise la liste de tous les officiers proposés pour commander à la mer et susceptibles à ce titre de participer à la guerre qu'il est chargé de préparer. Cette décision est emblématique de la confiance de Lockroy envers ses grands subordonnés. Soucieux de ne pas s'aliéner les amiraux, il n'en entend pas moins rétablir la primauté de l'exécutif, démocratiser le recrutement et faire mieux respecter la neutralité politique et religieuse dans le cadre du service. Toutefois, face aux insuffisances, à l'inertie et à la résistance passive d'une partie des cadres, il tend à radicaliser son action lors de son second ministère.

Sans surprise, un décret du 6 avril 1896 place le contrôle sous l'autorité directe du ministre. Sa volonté d'une plus grande ouverture sociale parmi les cadres apparaît dans la grande loi sur le corps des officiers de marine du 10 juin 1896, votée sous le ministère Besnard, mais élaborée sous son prédécesseur. L'article 31 de la loi stipule qu'un tiers des vacances survenant dans le grade d'enseigne de vaisseau pourront être pourvues par des premiers maîtres, ce qui rapprocherait la marine des standards en vigueur dans l'armée. La principale innovation réside dans la création de l'École des élèves officiers de marine. Alors que précédemment seuls les premiers-maîtres justifiant de deux années de mer dans leur grade pouvaient suivre un cours préparatoire au grade d'enseigne de vaisseau, la loi élargit considérablement le nombre d'officiers marinières susceptibles d'accéder aux précieuses épaulettes en ouvrant sous conditions les portes de la nouvelle

⁴² Marc-Olivier Baruch et Vincent Duclert (dir.), *Serviteurs de l'État*, op. cit., p. 11 ; Philippe Vial, *La Mesure d'une influence*, op. cit., p. 261-262.

école aux seconds maîtres des principales spécialités⁴³. Lockroy entend aussi mettre fin à ce qu'il considère être des dérives cléricales et faire respecter un minimum de neutralité religieuse par la hiérarchie navale. Face à l'utilisation militante des règlements par les officiers brestois attachés à l'adossement des cultes patriotique et catholique, le ministre exige le respect de la législation commune concernant les modalités du Vendredi Saint dans la circulaire du 20 mars 1896⁴⁴. Selon *La France chrétienne*, ce texte peut être considéré comme le point de départ de la laïcisation de la Marine, et même de l'État, par le cabinet Waldeck-Rousseau⁴⁵.

En fait, Lockroy ne va pas au-delà de cette mise au point prudente et limitée. Il se montre très mesuré par rapport à ce qu'attendent de lui les milieux anticléricaux, *Libre Pensée*⁴⁶ et Grand Orient en tête⁴⁷. La laïcisation du service n'est pas en soi un objectif prioritaire à ses yeux, focalisé qu'il est sur d'autres chantiers jugés plus urgents. En dépit des pressions de ses amis politiques, il fait preuve de la même modération lors de son second ministère. En décembre 1898, il ne s'oppose pas à la reconnaissance d'utilité publique de la Société des œuvres de mer dirigée de concert par les Assomptionnistes et les amiraux de la mouvance intransigeante⁴⁸. En mars 1899, en pleine affaire Dreyfus, Victor Dejeante, député socialiste de la Seine et inlassable pourfendeur de l'alliance du sabre et du goupillon, interpelle le ministre : « Je demande au ministre civil de la Marine, au ministre républicain de ne pas recruter chez les Jésuites de l'étranger les futurs officiers chargés de la défense de notre pays, de nos institutions et de nos lois ». Mais Lockroy convainc les députés de rejeter la proposition de Dejeante en expliquant qu'on ne saurait demander davantage de garanties aux jeunes se destinant à l'École navale qu'aux candidats aux autres

43 E. A., *Le Saint-Maixent naval ou cours pour les sous-officiers de la flotte élèves officiers depuis sa création en 1888 jusqu'au 23 août 1905. Aperçu critique et historique sur le recrutement du personnel officier par le rang de nos armées navales depuis Colbert jusqu'à nos jours*, Paris, 1906, p. 33 et suiv.

44 Circulaire du 20 mars 1896, Service historique de la défense – département Marine (désormais SHD-M), BB4 2757.

45 Michel Jarrige, *L'Antimaçonisme en France*, op. cit., p. 406.

46 Jacqueline Lalouette, *La Libre Pensée en France : 1848-1940*, Paris, Albin Michel, 1997, p. 293-299.

47 En novembre 1897, la loge de *La Réunion* pense à lui pour se présenter à la députation à Toulon. Mais les instances du *Grand Orient* y sont défavorables afin de ne pas hypothéquer ses chances de redevenir ministre de la Marine : lettre de Bergère au vénérable Félicien Raynaud, 20 novembre 1897, Archives du *Grand Orient de France* (désormais AGOF), 1951.

48 « Rapport du conseil d'administration de la société des œuvres de mer », *La Croix*, 6 avril 1899.

écoles du gouvernement, à savoir être né de parents français et posséder la nationalité française⁴⁹.

En revanche, il est profondément déçu par la pusillanimité des chefs de la Marine lors de la crise de Fachoda, à commencer par celle de son chef d'État-major dont il désapprouve devant ses pairs les choix stratégiques⁵⁰. Il cherche alors à renforcer le pouvoir du ministre au détriment des amiraux et à recentrer l'action du chef d'État-major général de la Marine sur la préparation de la guerre. En octobre 1899, à l'heure de faire le bilan de son deuxième ministère, il insiste certes sur le parfait loyalisme de ses subordonnés au cours de celui-ci⁵¹, mais l'argument relève en fait largement du plaidoyer *pro domo*. En témoignent les critiques virulentes et répétées du vice-amiral de Cuverville dans la presse dès avril. Lockroy lui demande de rester à son poste, et ne se résout à le révoquer que le 12 juin 1899⁵². Pour expliquer son refus de mener une politique plus énergique, Lockroy met en avant « la possibilité d'une guerre imminente » : dans ces conditions, « il ne s'est plus agi alors de changer les institutions »⁵³.

42

Sévère et pertinent dans sa description des travers des élites navales, Lockroy s'est avéré en définitive plus guidé par un souci gestionnaire qu'animé par une logique partisane. Ce faisant, il a déçu la plupart des avocats de la républicanisation de la Marine. Forts du soutien de majorités parlementaires plus à gauche, Jean-Louis de Lanessan et surtout Camille Pelletan ne partagent pas cette modération et cette prudence qui sont assimilées à de la pusillanimité par l'aile marchante du radicalisme. Il leur revient de mettre en œuvre de façon systématique la républicanisation.

LANESSAN ET L'APPLICATION SYSTÉMATIQUE DE LA POLITIQUE DE RÉPUBLICANISATION (1899-1902)

L'action du gouvernement de Défense républicaine est dominée par les suites de la crise de Fachoda au niveau international et par l'acmé de l'affaire Dreyfus sur le plan intérieur. Ce contexte pose avec une acuité renouvelée un dilemme aussi vieux que la République. Dans la lignée de l'affaire Boulanger, la réforme de la charnière politico-militaire répond à une double logique d'efficacité face à une menace britannique persistante et de précaution envers des élites militaires

49 *IORF, CDD, Débats parlementaires*, 21 mars 1899, p. 1013.

50 Conseil supérieur de la Marine, *Résumé de ses avis et décisions prises par le ministre*, séance du 11 janvier 1899, SHD-M BB8 2424-5.

51 Édouard Lockroy, *La Défense navale, op. cit.*, p. XIII.

52 « La Démission de l'amiral de Cuverville », *La Croix*, 15 avril 1899, et « Interview de l'amiral de Cuverville », *La Croix*, 22 juin 1899.

53 Édouard Lockroy, *La Défense navale, op. cit.*, p. XXV.

dont le loyalisme est de nouveau jugé douteux. Ces deux exigences sont plus ou moins contradictoires dans la mesure où le processus de concentration induit par la première est jugé lourd de conséquences par un personnel politique hanté par une crainte du césarisme ancrée au plus profond de la culture républicaine. Les modalités, contradictions et limites des réformes entreprises dans l'armée portent jusqu'en 1914 le sceau de cette tension entre paradigmes clausewitziens et républicains⁵⁴.

Il en va de même rue Royale, même si la menace semble moins immédiate. La voie est étroite pour Lanessan qui entend à la fois renforcer le pouvoir du chef d'État-major général de la Marine, tout en consacrant la primauté du ministre, et ne recruter ou promouvoir que des officiers républicains, tout en privilégiant la compétence. Dans la lignée de Jules Cavelier de Cuverville sous le ministère Lockroy, les chefs d'État-major généraux, collaborateurs immédiats du ministre, les vice-amiraux Léonce Caillard (juillet 1899 à mai 1900) et Amédée Bienaimé (mai 1900 à février 1902) sont d'ailleurs réputés, l'un proche des Orléanistes⁵⁵, l'autre du courant nationaliste et des ralliés⁵⁶. Les démêlés de Lanessan avec le second témoignent des résistances internes suscitées par la mise en œuvre déterminée de la républicanisation.

Pour Lanessan, Lockroy n'a en effet fait que modifier le système à la marge. La réalité du pouvoir reste entre les mains du chef d'État-major général de la Marine et des inspecteurs généraux. En finir avec cet héritage constitue sa priorité absolue⁵⁷. En février 1902, grâce notamment à l'appui du sénateur Combes, Lanessan fait adopter un projet de loi instaurant un contrôle permanent dépendant du ministre⁵⁸. Dès le 18 juillet 1899, un décret stipule que le chef d'État-major n'est plus le directeur du cabinet militaire du ministre : la confusion cesse donc entre le cabinet et l'État-major général. Le décret du 31 janvier 1902 va plus loin dans la volonté de cantonner le chef d'État-major à la seule préparation de la guerre. Cette autorité, qui était devenue « le secrétaire général du ministère » ne doit plus être que « le contrôleur général, au nom du

54 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence*, op. cit., notamment p. 330-331.

55 Anonyme, *La Marine française sous la Troisième République*, Niort, Imprimerie Th. Martin, 1914, p. 2.

56 Élu député en 1905 dans le 2^e arrondissement de Paris en remplacement de Gabriel Syveton - siège auquel il est réélu jusqu'en 1919 avec le patronage de l'Action libérale populaire à partir de 1910 -, il appartient à la Ligue de la patrie française et à la Ligue des patriotes, au comité directeur de laquelle il sera élu. De 1914 à 1918, c'est un membre influent de la Commission de la Marine, redouté de la rue Royale : voir Bertrand Joly, *Dictionnaire biographique et géographique du nationalisme français (1880-1900)*. *Boulangisme, Ligue des patriotes, mouvements antidreyfusards, comités antisémites*, Paris, Honoré Champion, 1998, p. 60.

57 Jean-Louis de Lanessan, *Le Bilan de notre marine*, op. cit., p. 340.

58 Gabriel Merle, *Émile Combes*, op. cit., p. 230-231.

ministre, de tout ce qui intéresse la préparation de la guerre »⁵⁹. Désormais, il siège avec voix consultative dans les différents conseils qui y ont trait, mais il n'a plus autorité sur la flotte armée, les services administratifs et surtout le personnel. La nouvelle « Direction des services armés », qui regroupe ces services, est sous l'autorité d'un ministre placé au cœur du système⁶⁰.

44

Si nombre d'officiers approuvent les mesures prises, y compris des marins peu suspects de sympathies radicales ou simplement républicaines, des critiques se font jour qui estiment que Lanessan est allé trop loin. Les tensions se cristallisent autour de la sélection des officiers appelés à commander à la mer. L'enjeu n'est pas que « technique », car les commandements à la mer sont une étape obligée vers les étoiles. Arbitrer leur attribution est donc une façon d'orienter la sélection des futurs officiers généraux dont on a vu qu'elle était dans la Marine l'apanage du seul ministre, désormais un civil. Dans une séquence qui reproduit les démêlés du vice-amiral de Cuverville face à Lockroy, le vice-amiral Bienaimé exprime publiquement ses critiques dans la presse et refuse d'aller au-delà du « minimum acceptable » du décret du 18 juillet 1899. Avec son projet de décret, il estime que le ministre lui « a montré la porte de sortie », mais il se dit prêt à rester si le gouvernement le lui demande comme Lockroy le fit en avril 1899 avec Cuverville. Et de placer Lanessan devant un véritable ultimatum :

Cependant il y a une limite que je ne peux franchir : c'est celle où je perdrais l'estime de mes camarades et de la marine entière qui pourraient me reprocher de sacrifier des principes nécessaires à un intérêt personnel. Le ministre a un moyen simple d'éclairer ma conscience sous ce rapport ; il lui suffit de soumettre le nouveau décret au conseil supérieur de la marine. Si mes pairs jugent, en l'approuvant, que je me suis trompé dans l'interprétation que je lui ai donnée, je suis prêt à m'incliner devant leur opinion⁶¹.

Ce ton et ce dernier argument, comme le refus de Lanessan de saisir le Conseil supérieur de la Marine – ensuite CSM – de ce projet, sont éclairants sur les motivations et la résolution des deux parties. Le ministre fait de la primauté ministérielle une condition indispensable de la prééminence de l'exécutif.

⁵⁹ Jean-Louis de Lanessan, *Le Bilan de notre marine*, op. cit., p. 343 et p. 348.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 332, et vice-amiral Salaün, *La Marine française*, Paris, Les Éditions de France, 1934, p. 91. Le chef d'état-major général de la Marine n'est pas comme dans l'Armée le vice-président du Conseil supérieur de son armée, pas plus qu'il n'en est le rapporteur quand cette fonction est prévue en 1909. De même, il n'est pas l'« amiralissime » désigné après octobre 1911 : voir Philippe Vial, *La Mesure d'une influence*, op. cit., p. 323.

⁶¹ Amédée Bienaimé, « Note au sujet de la réorganisation de l'administration centrale de la Marine », *La Marine française*, février 1902, p. 198-203.

L'amiral estime quant à lui que doit primer la compétence technique du haut commandement, dont le chef d'État-major général n'est que le représentant. Le CSM en est le porte-voix et le ministre doit s'y soumettre. En somme, est de nouveau posée la question de l'arbitrage entre la légitimité des élus et des experts. Les décisions de Lanessan s'inscrivent dans la droite ligne des théories du publiciste républicain Esmein : la légitimité du suffrage universel prime, son représentant a toute autorité sur son administration qui ne doit jouer qu'un rôle consultatif. Trois ans après Cuverville, Bienaimé est évincé de ses fonctions et, afin d'éviter d'en faire un martyr – Lanessan est trop fin politique pour cela –, il est nommé préfet maritime de Toulon, ce qui est une façon élégante de se séparer d'un gêneur.

Le contrôle ministériel sur l'avancement est en effet au cœur de la républicanisation. L'obéissance de principe envers l'État ne suffit plus : le loyalisme des élites navales doit s'appliquer aussi au régime. Sans aller toutefois jusqu'à constituer une organisation institutionnalisée et systématique de fichage directement reliée au Grand Orient, comme le fera le général André, Lanessan reconnaît en décembre 1899 proposer la nomination d'officiers généraux « avec la préoccupation de n'ouvrir l'accès des hauts grades qu'à des officiers respectueux des institutions républicaines ». Le contentieux porte aussi sur la carrière des officiers aux grades supérieurs qui selon lui « échappe de la manière la plus absolue pour les avancements et les récompenses au ministre de la Marine ». Par le décret du 5 décembre 1899, Lanessan entend « restaurer l'autorité de la République dans un domaine où elle a été trop affaiblie au détriment de ceux-là mêmes qu'on a soustrait à son action » car « il est impossible, surtout dans les circonstances actuelles, de laisser se prolonger un régime qui soustrait la presque totalité du corps des officiers de marine à l'autorité du gouvernement de la République ». Désormais, le ministre présidera les commissions de classement chargées d'établir les tableaux définitifs en se réservant, qui plus est, un cinquième du choix des élus. Les décrets et arrêtés du 14 août 1900 radicalisent les mesures prises au cours de l'hiver précédent en supprimant le comité des inspecteurs généraux et en stipulant que les membres des commissions de classement annuelles seront nommés par le ministre, qui porte à 10 % son quota d'inscription au tableau⁶².

Pour sélectionner les officiers loyaux envers la République, Lanessan s'appuie sur les renseignements fournis spontanément par les obédiences maçonniques, à commencer par les loges portuaires. Mais si les correspondances et journaux des officiers comportent leur lot habituel de récriminations à l'égard des

62 Jean-Louis de Lanessan, *Le Bilan de notre marine*, *op. cit.*, p. 372-380.

critères politiques ou religieux intervenant dans l'avancement et dénoncent comme auparavant l'influence de la franc-maçonnerie, nous n'avons pas retrouvé trace dans leurs écrits d'une allusion d'un système organisé de fichage des comportements et des opinions monté de concert avec le Grand Orient de France à cette époque ou d'une dénonciation de celui-ci. Pourtant, un tel système existe bien dès 1901 dans l'Armée. Le général André, républicain convaincu, positiviste mais non-initié, entend écarter les officiers hostiles au régime dès sa nomination le 29 mai 1900 comme ministre de la Guerre, ce qui aboutit au scandale des fiches en novembre 1904. De son côté, Gabriel Bonhomme, ancien commissaire de la Marine, devenu rédacteur au ministère de 1901 à 1904, affirme que la franc-maçonnerie joue un rôle déterminant dans l'avancement sous le ministère Lanessan, mais il ne va pas jusqu'à parler d'un système organisé et structuré⁶³. Rien ne permet donc d'affirmer que cette pratique s'étend au ministère de la Marine sous l'administration Lanessan, et ce dernier s'en est toujours défendu.

46

Cette politisation de l'avancement des officiers subalternes et supérieurs heurte la culture professionnelle des officiers héritée des lois Gouvion Saint-Cyr et Soult. C'est en effet à partir des armées que s'est forgée la culture bureaucratique de la fonction publique de l'époque où l'avancement à l'ancienneté est considéré par la grande majorité jusqu'en 1914 comme la « meilleure règle », quand il s'agit d'un corps au recrutement homogène⁶⁴. Si Lanessan ne systématise pas le fichage en s'appuyant sur la franc-maçonnerie comme le fera le général André, en revanche il donne satisfaction au Grand Orient, dont il est membre du Conseil, sur la question de la « républicanisation » du recrutement à l'École navale. Le 22 septembre 1899, le Convent adopte les vœux du 4^e congrès des loges du Sud-Ouest, de celui des loges du Nord-Ouest et de la loge *La Réunion* de Toulon qui proposent d'interdire aux élèves des religieux de se présenter aux concours de la fonction publique. Les loges maintiennent la pression sur J.-L. de Lanessan⁶⁵. L'idée est de mettre fin au particularisme de la Marine. C'est précisément cet angle d'attaque qu'exploite le tenace Dejeante, en demandant que soit appliqué aux candidats à Navale le règlement en vigueur pour Saint-Cyr et Polytechnique, c'est-à-dire s'inscrire à la préfecture du département dans

63 Gabriel Bonhomme, *Trois Ans rue Royale. Mœurs ministérielles, 1901-1904*, Paris, Librairie universelle, 1904, p. 46 et p. 221-223. Les outrances et inexactitudes de celui qui admet avoir été recruté en raison de ses affinités et accointances républicaines invitent à considérer avec prudence cette affirmation.

64 Guy Thuillier, *Bureaucratie et bureaucrates en France au XIX^e siècle*, Genève, Droz, 1980, p. 398-399.

65 *Compte-rendu aux ateliers de la fédération des travaux de l'assemblée générale du 18 au 23 septembre 1899*, Paris, Grand Orient de France, 1899, p. 199-207.

lequel ils effectuent leur préparation et non plus au domicile familial. Par une instruction du 12 juillet 1900, Lanessan lui donne satisfaction. Comme pour la nomination systématique de ministres civils, la mise à l'écart des préparations jésuites à l'étranger est donc plus précoce dans la Marine que dans l'Armée puisque c'est seulement le paragraphe 7 de l'article 13 de la loi sur les 3 ans du 19 juillet 1913 qui étend cette disposition aux concours de Saint-Cyr et Polytechnique, son application étant repoussée de cinq ans⁶⁶.

Il serait réducteur de considérer que cette politique visant à réduire l'influence des Jésuites parmi les élites navales n'est qu'imposée de l'extérieur au Grand Corps. Certains de ses membres – il est quasi impossible de se faire une idée de leur importance numérique – partagent le vieil anti-jésuitisme. L'argument consistant à dénoncer les établissements des Jésuites comme écoles de l'étranger est un *topos* classique de l'anticléricalisme, qu'il relève de la tradition maçonnique ou de l'idéologie nationaliste. Ainsi, l'amiral Bienaimé en personne, qui deviendra une des figures du courant nationaliste sur les bancs du Parlement,

ne comprend pas comment en pleine paix on maintient à l'étranger une école préparatoire à la marine française. Il va jusqu'à dire que c'est vouloir donner aux élèves des sentiments anti-français, désapprouver par le fait les lois françaises, etc, etc... [...] Le commandant Marquer⁶⁷, chef de bureau à la Direction du Personnel, à la place de M. Boistel, est vénérable de la loge de Lorient et ne s'en cache pas. Il voudrait qu'on défendît de recevoir des élèves des Jésuites⁶⁸...

La réforme qui abaisse les exigences en mathématiques au concours d'entrée à l'École navale en juin 1900 a aussi une portée politique. Cette mesure s'inscrit à la fois dans la logique de laïcisation et de démocratisation du recrutement. Laïcisation, car les mathématiques sont le domaine d'excellence des Jésuites, celui grâce auquel leurs élèves font la différence. Démocratisation, car en recrutant sur la base de mathématiques élémentaires, on peut ainsi élargir

66 Patrick Cabanel, « Le Grand Exil des congrégations enseignantes au début du xx^e siècle », dans Nadine-Josette Chaline et Gérard Cholvy (dir.), *L'Enseignement catholique en France aux XIX^e et XX^e siècles*, actes du colloque tenu à Toulouse les 18-23 mars 1994, Paris, Le Cerf, 1995, p. 207-218, *loc. cit.*, p. 211 et p. 216-217.

67 Ernest Marquer, né le 18 février 1842, entré à l'École navale en 1859, lieutenant de vaisseau (1870), capitaine de frégate (1886), capitaine de vaisseau (1893), contre-amiral (octobre 1900), est nommé chef d'État-major général de la Marine par Pelletan en 1902. Il prend sa retraite en 1904 et meurt l'année suivante. D'après le contre-amiral René Daveluy, il appartient à la grande loge écossaise : *Réminiscences*, Paris, Economica, t. 1, p. 285.

68 Lettre du R.P. Amoury, recteur de l'École préparatoire de Jersey, au R.P. provincial, 12 août 1900, ASJV E Je 61.

l'assiette des candidats et donc recruter au-delà des seules « flottes » – ou classes préparatoires à l'École navale – concentrées dans les ports et à Paris. D'ailleurs, dans cet esprit, les bourses pour ceux qui préparent le concours ne sont plus distribuées dans les seuls cinq ports militaires mais dans tous les lycées de France. On retrouve cette ambition de démocratiser le recrutement de la Marine dans le décret du 7 juin 1901, qui étend à toutes les spécialités la possibilité de se présenter au cours préparatoire.

48

C'est bien l'exigence de la démocratisation qui prime aux yeux de Lanessan. La laïcisation n'intervient qu'en second rideau. Préfigurant les principes de la loi de 1905, il se montre un défenseur pointilleux de la laïcité, ce qui implique de garantir à la fois le respect de la liberté de conscience et de l'exercice du culte. Sa gestion du dossier de l'aumônerie et du service religieux reflète à la fois sa résolution et sa volonté d'équilibre hors de tout sectarisme. Lanessan n'agit pas immédiatement, se consacrant à d'autres priorités, ce qui correspond à la ligne du Grand Orient dont le Grand Convent de septembre 1899 se contente, par exemple, de renvoyer en commission le vœu soumis par Félicien Raynaud, vénérable de la loge *La Réunion* de Toulon, qui propose de supprimer la messe à bord des bâtiments de guerre⁶⁹. C'est en fait l'activisme persistant des officiers de marine catholiques sur le terrain, en particulier dans les préfectures maritimes, qui change la donne. Il conduit à accroître la pression qu'exercent les loges portuaires, bientôt relayées par le Convent du Grand Orient dont Lanessan est membre⁷⁰. Rien d'original dans cette situation qui voit les ministres francs-maçons menacés de se voir destitués de leurs responsabilités au sein de l'ordre pour ne pas assumer leurs convictions dans leurs fonctions officielles⁷¹. Selon un schéma récurrent, le ministre sous pression se contente de réagir aux événements et ne décide d'imposer la laïcisation du service qu'à partir du second semestre 1900. Elle se traduit par l'interdiction de professer une quelconque appréciation religieuse ou politique dans les ordres ou rapports rédigés dans le cadre du service (circulaire du 12 septembre 1900), l'interdiction de contraindre quiconque à assister à des manifestations religieuses (circulaire du 11 janvier 1901), et surtout la suppression des prières quotidiennes, séances d'instruction religieuse et messes

69 Cette mesure fait l'objet de vœux des congrès des loges du Sud-Ouest et du Nord-Ouest, *op. cit.*, p. 65, 199 et 205.

70 *Compte-rendu aux ateliers de la fédération des travaux de l'assemblée générale du Grand Orient de France du 3 au 8 septembre 1900*, Secrétariat général du Grand Orient de France ; *Compte-rendu des travaux du Grand Orient de France. Suprême conseil pour la France et les possessions françaises. 56^e année, mars 1900-février 1901*, Paris, GODF, 1901, t. LVI, p. 313-314.

71 Vincent Borel, « La République maçonnne ? », dans *Serviteurs de l'État*, *op. cit.*, p. 165 ; Mildred J. Headings, *La Franc-maçonnerie française*, *op. cit.*, p. 107-108.

réglementaires et dispositions sur le Saint Viatique en cas de décès (décret sur le service à bord du 5 novembre 1901)⁷². Ce dernier texte est essentiel, car il modifie les dispositions relatives au service religieux du décret du 20 mai 1885 et de l'arrêté ministériel du 24 juin 1886, toujours en vigueur⁷³.

Il a fallu pas moins d'un an et demi de guérilla digne de Clochemerle – et même cinq si l'on remonte à 1896 – pour que les bâtiments de la Marine rentrent dans le rang pour ce qui est du service religieux. Ce qui donne une indication sur la résistance opposée par la majorité des cadres supérieurs de la Marine au processus de laïcisation. En revanche, on ignore, sauf exception, l'opinion de leurs subordonnés. À aucun moment il n'est fait mention dans les documents officiels de critiques ou de mouvements d'humeur d'officiers subalternes quant à la place accordée au rite catholique et à sa réforme. Le sens de la discipline l'a, semble-t-il, emporté sur d'éventuelles contestations. On peut aussi faire l'hypothèse que la majorité des officiers subalternes approuve cette laïcisation du service courant⁷⁴.

Lorsque Jean-Louis de Lanessan quitte le ministère de la Marine, la politique de républicanisation a été déjà largement mise en œuvre. Camille Pelletan ne se contente pas de parachever les efforts de l'ancien médecin de marine : il leur donne un tour nouveau, beaucoup plus polémique, en les mettant au service d'une autre conception de l'État républicain.

PELLETAN ET LA RÉPUBLICANISATION À OUTRANCE (1902-1905)

Appartenant à l'aile gauche du cabinet, Camille Pelletan est fermement décidé à en découdre avec les amiraux. Il bénéficie du soutien d'Émile Combes qui se méfie toutefois de ses outrances⁷⁵. Lors de la séance de clôture du congrès fondateur du Parti radical en juin 1901, il déclare que « la meilleure façon de défendre la République, c'est de la rendre républicaine »⁷⁶, et même « complètement républicaine », ajoute-t-il en septembre 1902. Se voulant l'héritier des principes de 1793, il refuse que l'on puisse dissocier patriotisme, République et révolution. Pelletan est un représentant éminent des leaders

72 *Anonyme, L'Action républicaine dans la Marine*, Paris, Félix Alcan, 1902, p. 35-39.

73 *Décret du 5 novembre 1901 relatif à la liberté de conscience modifiant le décret du 20 mai 1885 et Arrêté du 5 novembre 1901 modifiant l'arrêté sur le service à bord du 24 juin 1886*, BOM, 1901, 2^e semestre, p. 677 et suiv.

74 Pour une analyse détaillée de la laïcisation de la Marine menée par Lanessan, voir Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, *op. cit.*

75 Gabriel Merle, *Émile Combes*, *op. cit.*, p. 271-272.

76 Paul Baquiast, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine*, *op. cit.*, p. 308.

radicaux incapables d'envisager la politique navale autrement qu'à travers un prisme partisan et idéologique que ce soit en matière de matériel, d'onomastique, de doctrine, de recrutement, d'avancement ou de discipline. Chez lui, toutes ces dimensions sont inextricablement interprétées à l'aune de la lutte inexpiable d'une République inachevée et menacée contre la réaction⁷⁷. Pelletan est en effet persuadé que la hiérarchie navale est cléricale et réactionnaire. Son rôle est de « prêter l'oreille aux plaintes des humbles »⁷⁸, qu'il veut protéger et favoriser face ceux qu'il nomme « les fils d'archevêques »⁷⁹. En conséquence, son action s'appuie systématiquement sur les ouvriers des arsenaux et les officiers mécaniciens pour combattre l'influence jugée délétère du Grand Corps.

50

Se défiant des amiraux et de l'administration centrale, il ne réunit pas les instances, à commencer par le Conseil supérieur de la Marine. Il entend s'appuyer sur des hommes sûrs et multiplie, dans la tradition jacobine, l'envoi de « contrôleurs en mission ». Leurs rapports sont centralisés par le cabinet dont le directeur, Louis Tissier, acquiert de ce fait une influence décisive au point d'être accusé par ses détracteurs d'être le véritable ministre de la Marine, d'autant plus que Pelletan lui a délégué sa signature⁸⁰. Il entend en fait casser la suprématie dont jouit le Grand Corps. Elle représente selon lui une survivance de « la nature aristocratique de la France d'autrefois » au sein de la Marine⁸¹. À la suite de Gougard et Aube dans les années 1880, il fait donc étudier à son tour la fusion des différents corps d'officiers, mais il doit renoncer face aux oppositions. En créant par un décret du 7 octobre 1902 le corps des administrateurs de l'inscription maritime composé de civils chargés du contrôle de la marine marchande en lieu et place des commissaires de la marine qui sont un des corps d'officiers de la marine, il met fin à un des piliers de la tutelle des cadres de la Royale sur la marine marchande, tutelle qui remonte à Colbert. Et, en 1904, il refuse de poursuivre comme déserteurs les grévistes marseillais qui paralysent les relations maritimes avec l'Algérie. Dans les équipages de la Flotte, face à une discipline jugée régentée par l'arbitraire des officiers de marine, une circulaire institue le 11 avril 1903 un nouveau tarif disciplinaire, unique dans toute la Marine, qui est aligné sur les peines les moins sévères en vigueur dans les escadres. Il permet aussi aux personnels de s'adresser directement au ministre

77 La meilleure vue d'ensemble de la pensée et de l'action de Pelletan est proposée par Paul Baquiast (*ibid.*, voir en particulier le chapitre X, p. 302 et suiv.). Elle manque cependant parfois de distance critique.

78 *Procès-verbal de l'audition du ministre de la Marine devant la Commission du budget*, 15 mars 1903, AN C 7283.

79 Jacques Risse, *Le Petit Père Combes*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 176

80 Paul Baquiast, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine*, *op. cit.*, p. 312-313.

81 *JORF, CDD, Débats parlementaires*, 4 février 1903, p. 654.

en cas de contestation, sans passer par la voie hiérarchique. Enfin, dans les arsenaux, s'il fait preuve de fermeté à l'égard des grévistes, il reconnaît de fait les syndicats ouvriers en les rencontrant et en autorisant leurs dirigeants à discuter d'égal à égal avec la direction, en agissant en faveur d'une augmentation des salaires et, surtout, en accordant la journée de huit heures sans réduction de salaire en octobre 1902, à la plus grande satisfaction de Jaurès et de Clemenceau, élu du Var⁸².

Cette défiance active envers les officiers de marine et sa défense des « humbles », menée au nom de la républicanisation, se retrouve jusque dans les choix doctrinaux et techniques. Au moment même où s'amorce la conversion mahanienne des élites navales françaises, ce thuriféraire d'une Jeune École caricaturée persiste à considérer le cuirassé comme réactionnaire et dépassé quand le torpilleur et le sous-marin seraient démocratiques et mieux adaptés aux besoins de la flotte française. En octobre 1902, il fait stopper la construction des cuirassés *Liberté*, *Justice* et *Vérité* pourtant votée par le Parlement dans le cadre du programme de 1900⁸³. Cette décision, très controversée, est aussi revendiquée comme un moyen de lutter contre les conflits d'intérêt récurrents entre une partie du haut-commandement, de la grande industrie sidérurgique et des parlementaires spécialisés dans les affaires navales. Les griefs de Pelletan, qui en tant que parlementaire a suivi de près les nombreux scandales qui ont ponctué les années 1880 et 1890, ne sont pas dénués de tout fondement. Député de l'Aisne, président de la commission du Budget en 1902, membre de la commission extraparlamentaire de la Marine chargée d'enquêter sur l'action de Pelletan rue Royale après avoir été ministre des Finances en 1895, Paul Doumer est un de ses plus féroces détracteurs, celui à qui il doit le surnom de « péril national »⁸⁴ : or, en 1911, cet avocat déterminé du développement de la flotte cuirassée devient vice-président de l'Union des industries minières et métallurgiques⁸⁵. Enfin, en promouvant comme jamais auparavant la construction de petites unités, torpilleurs de défense mobile et sous-marins, Pelletan entend offrir quantité de passerelles

82 Paul Baquiast, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine*, op. cit., p. 316-317. Pour une analyse détaillée de la politique sociale au tournant du siècle, Donald Reid, « The Third Republic as Manager : Naval policy in The Naval Shipyards 1892-1920 », *International History Review of Social History*, vol. 30, 1985, p. 183-206.

83 Paul Baquiast, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine*, op. cit., p. 304-305.

84 Rapporté par Henri Le Masson, *Propos maritimes*, Paris, Éditions maritimes et d'Outre-Mer, 1970, p. 225.

85 Danièle Fraboulet, *Quand les Patrons s'organisent. Stratégies et pratiques de l'Union des industries métallurgiques et minières, 1901-1950*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2007, p. 133.

et autant de possibilités de promotion aux officiers subalternes d'origines modestes et d'opinions républicaines qu'il souhaite favoriser.

Toute son action en matière de gestion du personnel est en effet dominée par l'impératif de la démocratisation. Cette ambition se traduit par l'ouverture sociale du recrutement, la gestion sur une base partisane de l'avancement et des affectations, l'achèvement de la laïcisation. Pour favoriser les « humbles », un nombre significatif de places sont réservées aux commis et agents d'administration dans le concours d'entrée dans le corps des administrateurs de l'inspection maritime⁸⁶. De même, face aux limites criantes du recrutement semi-direct des officiers de marine – six admis par an en moyenne entre 1896 et 1905 au cours préparatoire et peu de candidats, car aucune aide n'est prévue au départ pour la préparation des épreuves théoriques⁸⁷ –, il fait augmenter la part des épreuves pratiques et donner au ministre la possibilité de bonifier la notation des éléments jugés dignes d'intégrer l'École⁸⁸.

52

Mais l'aspect le plus spectaculaire et le plus polémique de sa politique de républicanisation réside dans sa gestion des carrières appuyée sur la franc-maçonnerie sur une base partisane, dont nous nous contenterons ici de rappeler les modalités⁸⁹. Les officiers jugés indésirables sont écartés ou carrément poussés à la démission quand ceux qui sont réputés sûrs sont promus, parfois de façon spectaculaire comme lors de la nomination en 1902 comme chef d'État-major général du jeune contre-amiral Marquer, le seul officier général qui à l'époque affiche son appartenance au Grand Orient. En l'absence de toute étude statistique, il paraît hasardeux d'extrapoler à partir de quelques cas emblématiques et médiatisés qui ne permettent pas d'établir avec certitude l'existence d'une mise en coupe réglée et systématique de l'avancement par les partisans de la républicanisation à outrance. Certes, Pelletan a fait doubler la part des inscriptions au tableau d'avancement qui revient au ministre. Certes, lui et sa garde rapprochée s'appuient de façon plus nette que son prédécesseur sur les renseignements fournis le plus souvent spontanément par des loges portuaires au sein desquelles les officiers de marine sont très peu représentés, excepté par quelques cadres subalternes. Pour autant, aucun élément ne permet de penser que Pelletan ait mis sur pied au sein de son cabinet un système organisé de

⁸⁶ JORF, CDD, débats parlementaires, 11 octobre 1902, p. 6675.

⁸⁷ E. A., *Le Saint-Maixent naval*, op. cit., p. 33-56.

⁸⁸ Modifications à l'arrêté ministériel du 1^{er} février 1895 concernant le cours préparatoire des officiers-mariniers candidats au grade de premier-maître élève-officier, 23 août 1905, *Bulletin officiel de la Marine*, 1905, t. 114, partie principale, p. 826.

⁸⁹ Pour une étude détaillée de cet aspect, Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, op. cit., p. 604-618.

fichage alimenté par le Grand Orient, à l'instar de ce que fait le général André. Cet homme qui n'a jamais hésité à assumer ses opinions politiques, même les plus iconoclastes, l'a d'ailleurs toujours nié et s'en est expliqué :

Je me gardais bien de faire dans la flotte ce qu'il avait fait dans l'armée. Pourquoi ? C'est que je ne craignais pas qu'un amiral, si anticlérical, si monarchiste qu'il fût, amenât une escadre à Paris, au pont de la Concorde, devant la Chambre des députés. Je n'avais donc pas à employer un procédé qui ne se justifie qu'en cas de péril extrême⁹⁰.

Alors que nombre de ses amis politiques, dont Clemenceau, sont scandalisés par l'affaire des fiches et se désolidarisent du cabinet Combes, le « péril national » n'hésite pas à défendre publiquement le recours aux renseignements fournis par ses amis politiques hors du cadre officiel et la gestion partisane de l'avancement, même s'il condamne l'institutionnalisation du fichage : « Autant il était ridicule et déplorable d'instituer le Grand Orient au cabinet du ministre de la Guerre, autant il était légitime, de la part de tous ceux qui savaient quels étaient les officiers dangereux, de mettre la République à l'abri de leurs agissements »⁹¹. En fait, en matière de gestion des carrières, Pelletan s'est contenté d'accentuer et de généraliser la politique initiée par Lanessan en assumant publiquement ce que son prédécesseur avait préféré taire. Il en va de même pour ce qui est de l'achèvement de la laïcisation de la Marine.

Tirant les conclusions des mesures prises par Lanessan, Pelletan ordonne le 22 septembre 1902 que la messe du Saint-Esprit ne soit pas célébrée sur le *Borda* puis décrète en 1904 que le Vendredi Saint ne sera plus maigre⁹². Le 22 juin 1903, une circulaire sur la participation de la Marine aux fêtes religieuses – c'est le quatrième texte du genre après ceux de 1896, 1900 et 1901 – condamne en des termes très fermes « les préfets maritimes [qui] se croient autorisés à faire décorer l'hôtel de la préfecture, à l'occasion de cérémonies religieuses telles que celles de la Fête-Dieu, et à employer dans ce but le matériel et le personnel de l'État. De telles pratiques sont inadmissibles »⁹³. Il fait interdire la coutume de la bénédiction des navires dès le lancement du *Jules Ferry* le 24 août 1903 à

90 Manuscrit d'un article sur la mort du général André, cité par Paul Baquiast, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine*, op. cit., p. 309

91 Lettre à Combes, 17 novembre 1904, citée par Gabriel Merle, *Émile Combes*, op. cit., p. 383-384.

92 Revendication exprimée dans un vœu adressé au Conseil de l'Ordre par la loge *La Fidélité* d'Alençon, 24 avril 1904, BnF Loge *La Fidélité*, cité par Emmanuel Thiebot, « L'affaire des fiches vue par les francs-maçons du Grand Orient de France », *Revue historique des armées*, 2005, n° 4, p. 106-129, p. 111.

93 Circulaire du 22 juin 1903, *BOM*, 1^{er} semestre 1903, p. 728.

Cherbourg⁹⁴. En octobre 1903, les hôpitaux de la Marine sont laïcisés, c'est-à-dire avant l'application de cette mesure dans l'Armée en février 1904⁹⁵. Pelletan reste donc celui qui a achevé la laïcisation prévue dans le cadre de la politique de républicanisation. En revanche, il se refuse à supprimer le corps des aumôniers de la flotte car il est attaché au respect de la liberté du culte et parce qu'il entend donner la priorité à la réforme du recrutement et de l'avancement.

54

Cette action déterminée, et ouvertement partisane, est vivement critiquée dès son passage rue Royale. Pour le disqualifier, l'extrême-droite, qui l'accuse de « déshonorer la Marine »⁹⁶, mène une véritable campagne de calomnie mettant en cause son honnêteté, son apparence physique et vestimentaire, ses mœurs, ou encore sa sobriété. Si aucune accusation de forfaiture n'est étayée, son image en sort ternie. Au-delà de ces outrances, on reproche surtout à Pelletan une conception de la républicanisation qui finit par affaiblir la défense du pays. Parmi ses critiques, Paul Doumer, Jean-Louis de Lanessan et Édouard Lockroy sont dès 1902 les plus mordants. Par exemple, début février 1904, à l'heure où la guerre russo-japonaise révèle la faiblesse de la Marine française, plusieurs radicaux dissidents rencontrent le président de la République afin de lui faire part du danger que représenterait Pelletan en cas de conflit. Que ce soit au Parlement ou dans la presse, il est harcelé et accusé de saper les bases matérielles et morales de la puissance militaire du pays, en particulier la discipline⁹⁷. Cette contestation est également alimentée par les associations antimaçonniques, au sein desquelles le vice-amiral de Cuverville joue un rôle important⁹⁸.

THOMSON ET PICARD : DERNIERS FEUX CONTROVERSÉS DE LA RÉPUBLICANISATION ? (1905-1909)

Quand Gaston Thomson succède en janvier 1905 à Pelletan, la politique de républicanisation de la Marine est à un tournant. Certains la jugent inachevée quand d'autres estiment qu'il est temps d'y mettre fin, voire de revenir sur ses aspects les plus contestables. Ses excès ou son inaboutissement sont tour à tour mis en avant pour expliquer les difficultés rencontrées par une Marine secouée par une succession d'accidents meurtriers et en déclin relatif face à ses principaux

⁹⁴ Paul Baquiast, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine*, op. cit., p. 314.

⁹⁵ *Écho paroissial de Brest*, 22 novembre 1903.

⁹⁶ Jean Dault, *La Libre Parole*, 20 décembre 1903.

⁹⁷ Sur cette séquence, Judith E. Stone, « La République et la patrie : The Radicals' nationalism under attack », dans Robert Tombs (dir.), *Nationhood and Nationalism in France from Boulangerism to the Great War 1889-1918*, London, Routledge, 1991, p. 168-181.

⁹⁸ Michel Jarrige, *L'Antimaçonnisme en France*, op. cit., notamment p. 292-293.

rivaux. Pour Gaston Thomson, l'heure n'est plus à la républicanisation à outrance qui a marqué l'administration Pelletan. Affaibli par les critiques et le contrôle de plus en plus serré du Parlement, mal soutenu par Clemenceau, il se concentre sur d'autres chantiers. Tout juste orchestre-t-il la suppression du corps des aumôniers de la flotte le 6 février 1907 et l'instauration de desservances dans le respect des principes de la loi de Séparation⁹⁹. Il autorise aussi les quartiers-maîtres réunissant 5 ans de service à concourir à l'École préparatoire¹⁰⁰. Enfin, à l'instigation de Clemenceau, le décret du 15 juin 1907 révisé l'ordre des préséances dans les cérémonies officielles en consacrant la prééminence des autorités civiles et simplifie les honneurs militaires¹⁰¹. La politique de républicanisation est donc poursuivie, mais sur un mode atténué.

Si la polémique s'apaise ici comme ailleurs sur la question laïque, plusieurs dossiers continuent de cristalliser les oppositions. La pertinence de l'organisation de la direction du ministère de la Marine continue de faire débat. Une partie des commentateurs, tel l'amiral Bienaimé, pointe inlassablement, parmi les causes des difficultés de la Marine, la succession de ministres civils ou, au minimum, le fait que les officiers de marine ont été cantonnés à l'étude de la guerre et aux opérations et écartés de la direction de l'administration de la rue Royale à la faveur de la civilianisation imposée depuis le début des années 1900 par Lanessan¹⁰². La querelle sur le partage du pouvoir entre civils et militaires se conjugue plus que jamais avec les rivalités entre corps d'officiers. La lutte d'influence opposant le Grand Corps aux ingénieurs de l'artillerie maritime, aux ingénieurs du génie maritime et aux officiers mécaniciens est exacerbée par le souvenir de la gestion de Pelletan, la litanie des accidents et les lacunes du corps de bataille.

Dans ce contexte incertain, Gaston Thomson essaie de naviguer au plus près. Il rompt avec la méfiance systématique de Pelletan envers les officiers de marine tout en cherchant, en vain, les moyens de mettre fin à leur particularisme. Il revient en partie sur la réorganisation de l'administration par Lanessan. Le décret du 18 novembre 1907 rééquilibre l'organisation de la rue Royale en faveur du chef d'État-major général de la Marine. Afin de décloisonner le travail des directions – un des dysfonctionnements pointés par l'enquête sur l'explosion du cuirassé *Iéna*, qui a eu lieu en mars –, il institue une conférence des directeurs

99 Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, op. cit., p. 437 et suiv.

100 DPM de la Flotte – Section études, Administration du personnel officier active et réserve, n° 151 PMSE du 1^{er} août 1934, SHD-M 1 CC 174.

101 *Rapport au président de la république suivi d'un décret relatif aux cérémonies publiques, préséances, honneurs civils et militaires*, BOM, 15 juin 1907, p. 741-765.

102 Vice-amiral Amédée Bienaimé, *JORF, CDD, débats parlementaires*, 6 juillet 1909, cité par John R. Walsler, *France's Search for a Battlefleet*, op. cit., p. 273.

de bureau qui, changement significatif, peut à l'occasion être présidée par le chef d'État-major général. Celui-ci est consulté pour toute affectation à un commandement majeur ou avancement à un grade de capitaine de vaisseau, même si la décision finale reste dans les mains du ministre¹⁰³.

56

Thomson essaie en vain d'en finir avec le particularisme du Grand Corps en échouant lui aussi à fusionner les différents corps d'officiers. Les enquêtes parlementaires sur les catastrophes à répétition confirment les insuffisances techniques de trop d'officiers de marine et les dangers de l'animosité existant entre eux et les cadres techniques. À l'heure d'esquisser le futur corps de bataille, le ministre est également excédé par le refus des membres du Conseil supérieur de la Marine de tenir compte du cadre budgétaire contraint imposé par le ministère des Finances et le Parlement. Il relance donc le vieux projet d'une fusion des différents corps d'officiers. Rédigé par le vice-amiral Berryer, le texte prévoit que tous les cadres reçoivent une formation commune et ne choisissent qu'à 28 ans la branche dans laquelle ils se spécialisent pour le reste de leur carrière, en fonction des points accumulés tout au long de la formation et des premières années de service. En établissant ce parcours initial commun, on vise à casser le particularisme politique, social et professionnel des officiers de marine. Officiellement motivée par la nécessité de renforcer la culture scientifique de base des élèves-officiers, la proposition de repousser l'âge d'entrée dans la Marine comporte aussi une dimension politique sous-jacente, car c'est un moyen d'accroître le vivier potentiel de candidats. Enfin, en créant un seul corps d'officiers réunissant les officiers de ligne, les officiers mécaniciens, les ingénieurs de l'artillerie maritime et les ingénieurs du génie maritime, on dilue l'opposition politique supposée du Grand Corps, et on en finit avec sa primauté hiérarchique et symbolique. Soumis au CSM, ce projet radical, qui revient à bouleverser l'ordonnancement des cadres de la Marine, est sans surprise rejeté et aucun élu ne cherche à le porter devant le Parlement, alors que nombreux sont ceux qui souhaitent rapprocher, sinon fusionner les différents corps d'officiers¹⁰⁴.

En fait, fragilisé depuis le milieu de l'année 1907 par l'enquête sur l'explosion du *Iéna*, Thomson n'est plus en situation d'imposer des réformes ambitieuses. Pas plus qu'Alfred Picard qui lui succède en octobre 1908 jusqu'à la chute du gouvernement Clemenceau, interpellé sur sa gestion de la Marine par Delcassé le 20 juillet 1909. C'en est fini de la politique de républicanisation... même si les débats qui ont présidé à son lancement et les polémiques qui ont marqué sa mise en œuvre sont loin d'être clos. L'ensemble des analystes s'accordent pour

103 *Ibid.*, p. 283.

104 *Ibid.*, p. 273-291 ; sur le projet Berryer, voir en particulier p. 288-290.

dénoncer « l'anarchie » qui caractérise la Marine. La majorité des parlementaires républicains s'est ralliée au principe d'une gestion de la rue Royale menée hors de toute logique partisane, condamnant une politique sociale qui affaiblirait la discipline et la productivité, déplorant les querelles entre corps d'officiers, refusant d'ostraciser le Grand Corps quelles que soient ses insuffisances bien réelles¹⁰⁵. La rupture avec la ligne défendue par Pelletan, et poursuivie *mezzo voce* par Thomson, est très nette. Ce qui est condamné, c'est une vision de l'État républicain dont on estime qu'elle finit par mettre en péril l'impératif patriotique. Charles Chaumet, rapporteur du budget de la Marine pour 1908 et 1909, exige ainsi le retour du travail à la pièce comme dans l'industrie privée d'armement et conteste le rôle joué par les syndicats :

Il n'est point admissible que des ouvriers de l'arsenal prêchent ouvertement et impunément l'antipatriotisme et l'antimilitarisme. Si des employés de l'État attaquaient dans des réunions publiques les institutions républicaines, les républicains les plus avancés ne seraient pas les derniers à appeler sur eux les justes sévérités du gouvernement. Ils auraient raison. Mais le loyalisme envers la patrie n'est pas moins naturel et nécessaire que le loyalisme envers la République. C'est un devoir de l'exiger, surtout de ceux qui, à un titre quelconque, collaborent à la défense nationale¹⁰⁶.

Une approche moins partisane de la gestion des affaires navales semble donc se dessiner. Un des dossiers les plus emblématiques de cette évolution est la nouvelle approche consensuelle autour du recrutement semi-direct des officiers de marine. Marins en charge du personnel comme parlementaires spécialisés de tous bords finissent par renoncer de fait à l'ambition d'un large accès au Grand Corps pour les maistranciers. Ils se résolvent bon gré mal gré à créer un corps spécifique d'officiers d'exécution. Cette évolution répond certes à des logiques corporatistes et à des considérations gestionnaires, mais pas seulement. Elle révèle aussi le ralliement du plus grand nombre à une autre conception de l'État républicain fondée sur la méritocratie et l'équité en lieu et place de la combinaison d'égalitarisme et de discrimination qui avait prévalu pendant les années Pelletan¹⁰⁷. Charles Chaumet explicite très bien cette nouvelle approche :

¹⁰⁵ Voir par exemple les analyses remarquablement convergentes de Charles Chaumet, *La Crise navale*, Paris, Librairie militaire R. Chapelot et Cie, 1908, p. 10-12, et de Jean-Louis de Lanessan, *Le Bilan de notre marine*, *op. cit.*, p. V-VII et p. 242 et 248. Elles font écho à celles de Théophile Delcassé, implacable procureur des errements de la politique navale menée depuis 1902 : Daniel Mouchebœuf, *L'Œuvre navale de Delcassé de 1907 à 1913, élément d'une politique de puissance*, DEA d'histoire de l'Institut d'études politiques de Paris, 2001.

¹⁰⁶ Charles Chaumet, *La Crise navale*, *op. cit.*, p. 44-45.

¹⁰⁷ Jean Martinant de Préneuf, « Le recrutement semi-direct... », *art. cit.*, p. 34-36.

L'égalité démocratique ne consiste pas à attribuer les mêmes fonctions à des hommes de valeur différente et de mérite inégal. Elle exige seulement que nous permettions aux enfants des familles les plus pauvres et les plus humbles d'acquérir l'instruction nécessaire pour parvenir aux plus hauts emplois¹⁰⁸.

Et il devrait en aller de même pour le système toujours perverti d'avancement des cadres, véritable révélateur des valeurs du régime, au sens chimique du terme :

Si nous devons exiger de tous un loyalisme irréprochable, sacrifier sans hésitation tous ceux qui ne seraient pas les serviteurs fidèles de la légalité républicaine, gardons-nous d'encourager un zèle politique toujours suspect ! Jugeons les officiers non par les opinions qu'ils affichent, mais par les services militaires qu'ils rendent au pays. La République a besoin de soldats instruits et fidèles. Elle n'a que faire de courtisans¹⁰⁹.

58

Mais, au moment où Charles Chaumet redéfinit ce que devrait être le nouveau visage d'une politique navale républicaine selon les canons de la majorité au pouvoir, la question de l'influence des officiers de marine sur la conduite de la rue Royale continue de faire débat. La majorité des observateurs estime qu'après l'intermède des ministères Lanessan et surtout Pelletan, la fraction la plus conservatrice du Grand Corps a repris la main. Utilisant des termes déjà employés dix ans auparavant, les thuriféraires de la politique de républicanisation menée par les gouvernements de Défense républicaine et du Bloc des gauches dénoncent un retour au *statu quo ante*. Selon une grille de lecture désormais minoritaire, qui persiste à mêler idéologie et considérations doctrinales, ils pointent le triomphe concomitant des thèses mahaniennes et de la frange conservatrice du Grand Corps. À titre d'exemples, dans *La Marine française* de décembre 1907, le commandant Léonce Abeille interprète le décret de Thomson comme la preuve que les amiraux continuent « de souhaiter que les décisions d'une oligarchie de professionnels soient enregistrées sans plus par les ministres de nos départements militaires »¹¹⁰. Un an plus tard, ce qui fut la revue officieuse d'une *Jeune École* désormais sur le déclin, ne cesse de dénoncer un retour à la période de Barbey et Besnard avec la domination de « la caste

108 Charles Chaumet, *La Crise navale*, op. cit., p. 96-97.

109 *Ibid.*, p. 110.

110 Léonce Abeille, « Avancement et discipline », *La Marine française*, n° 34, décembre 1907, p. 713.

maritime »¹¹¹ tandis que règnerait « l’alliance étroite de la métallurgie et de l’amirauté »¹¹².

Ces critiques ne prennent pas fin avec le départ de Clemenceau. Jusqu’à la Grande Guerre, l’heure est au retour de l’emprise sur la rue Royale des officiers plus ou moins hostiles à la République qui avaient été écartés sous Pelletan. Ce mouvement amorcé sous Thomson se serait alors renforcé¹¹³. Une analyse serrée de la composition et de l’action du haut commandement invite à confirmer, mais aussi à nuancer cette grille de lecture classique. Par exemple, aucune majorité ne se dégage pour permettre le vote d’une réforme d’ensemble du statut des officiers des différents corps. Le consensus mahanien, la montée des périls, le refus majoritaire d’une République de combat, exprimé jusque dans les urnes, conduisent à une gestion moins partisane de la rue Royale. Elle est toutefois menée en étroite association avec des officiers de marine effectivement pour la plupart conservateurs¹¹⁴. Reste que, comme pour l’Armée, la République se refuse à envisager la désignation d’un commandant en chef unique en cas de guerre. De même, l’État-major général est délibérément limité à une quinzaine d’officiers. L’interprétation de Victor Augagneur sur ses démêlés avec les amiraux à l’été 1914 éclaire parfaitement les ambivalences de la gestion de l’administration navale à la fin de la Belle Époque :

À mon arrivée au ministère, j’ai trouvé des règlements destinés à annihiler complètement l’action du ministre ; or, je ne tiens pas être ministre pour mettre cette qualité sur ma carte de visite. [...] Je décidai qu’aucun télégramme n’arriverait au ministère ou n’en partirait sans qu’il ait été enregistré à mon cabinet, et soumis à mon visa quand il serait d’importance. Chaque fois qu’un télégramme arrivé comportait une décision importante, il m’était soumis et je donnais le sens de la réponse¹¹⁵.

La politique de républicanisation de la Marine est un processus au long cours qui s’étend sur une dizaine d’années. Son évolution reflète assez bien l’évolution inachevée et ambivalente du radicalisme vers une approche de l’État républicain

111 Léon Marcellin, « Les Commissions de classement », *La Marine française*, n° 24, février 1909, p. 116-120, p. 116.

112 Verax, « Alliance. La Féodalité maritime et la métallurgie », *La Marine française*, n° 24, février 1909, p. 101-103.

113 Voir par exemple, *La Marine française sous la III^e République*, op. cit., qui a nourri l’interprétation devenue classique de Philippe Masson sur les opinions politiques des officiers avant 1914 : « La marine française de 1870 à 1914 », dans Guy Pedroncini (dir.), *Histoire militaire de la France*, t. 3 : *De 1871 à 1940*, Paris, PUF, 1992, p. 157.

114 Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, op. cit., p. 622-628.

115 *Audition de M. Augagneur devant la Commission de la Marine*, séance du mercredi 18 juillet 1917, p. 14, SHD-M SS Ed 76 bis.

donnant la priorité à la conciliation de l'autorité de l'État et des principes de la démocratie libérale. Cette évolution est sensible dès le ministère Thomson. Elle recueille l'assentiment d'une majorité de Parlementaires, de leurs électeurs et sans doute des officiers de marine. *A contrario*, sa première phase est marquée par l'imposition au forceps des principes de la « République absolue », « enfermée dans sa filiation révolutionnaire » et « l'obligation de la légitimité de gauche »¹¹⁶. Elle provoque une crispation au sein des cadres à l'égard du régime. En 1914, la majeure partie des marins fait partie de ceux que Claude Nicolet appelle « les Républicains douloureux »¹¹⁷. Ils réfutent cette conception de l'État qui remet en cause une culture professionnelle forgée depuis le premier tiers du XIX^e siècle. Ces réticences, qui confinent parfois au refus d'obéissance, entraînent en retour un élargissement, un approfondissement et un durcissement de la républicanisation. Le phénomène est donc dynamique et dialectique mais il serait réducteur de le résumer à un affrontement entre militaires et politiques. Des divisions et des accords, des nuances et des évolutions apparaissent au sein de chaque groupe, qui transcendent en partie les clivages politiques et religieux. Quel que soit l'équilibre fragile qui s'instaure à partir de 1909, il n'efface pas le souvenir du ministère Pelletan.

Son action rue Royale a grossi les rangs d'une minorité d'officiers issue de la tradition contre-révolutionnaire. Dans l'entre-deux-guerres et jusqu'à Vichy, elle voit dans une Marine malmenée par la République radicale une matrice de renouveau pour le pays¹¹⁸. Le souvenir de Pelletan reste présent également chez ceux que cette minorité réactionnaire prétend combattre. Désormais, les destins croisés de l'institution et de la République tendent à être perçus de part et d'autre à travers le prisme déformant de ce que l'on peut qualifier de « syndrome Pelletan ». Sa mémoire au long cours reste à étudier. Cela permettrait, par exemple de mieux comprendre la conduite de la guerre sur mer entre 1914 et 1919, ou d'éclairer la « politique de républicanisation » des armées prônée par le Parti communiste français entre 1935 et 1937, et sa réception tant dans les carrés que dans les cabinets ministériels¹¹⁹.

116 Odile Rudelle, *La République absolue. Aux origines de l'instabilité constitutionnelle de la France républicaine 1870-1889*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.

117 Claude Nicolet, *L'Idée républicaine en France*, Paris, Gallimard, 1994, p. 503.

118 Voir par exemple les analyses du contre-amiral Paul Auphan, *La Marine dans l'Histoire de France*, Paris, Plon, 1955, p. 11.

119 Georges Vidal, *La Grande Illusion ? Le Parti communiste français et la défense nationale à l'époque du Front populaire*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 2006.

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.

74

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.

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 nulle 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 distancés 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^o 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.

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 reconnurent 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.

LA MARINE ET LES DROITES NATIONALISTES, DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES À VICHY

Olivier Dard

Université Paul Verlaine – Metz

Les quatre contributions réunies dans cette session abordent un des objets les plus controversés de l'histoire de la relation entre Marine et politique au vingtième siècle, ses relations avec les droites nationalistes de l'entre-deux-guerres et avec le régime de Vichy. Les organisateurs ont choisi pour ce faire de privilégier une approche par les acteurs, individuels et collectifs.

Une première contribution de Jean-Baptiste Bruneau traite de la relation entre les officiers de marine et l'Action française, dont on sait que la Ligue a été longtemps présidée par le vice-amiral Schwerer. À l'heure où l'histoire de l'Action française est en plein renouvellement, ayant notamment suscité ces dernières années une série d'ouvrages collectifs¹, la contribution met l'accent sur un groupe jusqu'alors négligé, celui des officiers de marine. On mettra l'accent, en guise de présentation, sur deux éléments qui nous paraissent essentiels de ce texte fort riche. Le premier concerne la Marine elle-même, réputée être un vivier de premier plan pour l'Action française. L'étude de Jean-Baptiste Bruneau, complétant en cela fort utilement celle d'Olivier Forcade qui abordait plus généralement les militaires², invite à relativiser ce lieu commun, souvent ressassé, et à pondérer l'audience supposée hégémonique des tenants

1 On mentionnera en particulier Michel Leymarie, Jacques Prévotat (dir.), *L'Action française, culture, société, politique*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2008 ; Olivier Dard, Michel Grunewald (dir.), *Charles Maurras et l'étranger. L'étranger et Charles Maurras, L'Action française, culture, société, politique II*, Berne, PIE Peter Lang, 2009 ; Olivier Dard, Michel Leymarie, Neil Mc William (dir.), *Le Maurrassisme et la culture. L'Action française, culture, société, politique III*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2010 ; Georges-Henri Soutou, Martin Motte (dir.), *Entre la Vieille Europe et la seule France. Charles Maurras, la politique extérieure et la défense nationale*, Paris, Economica, 2009.

2 Olivier Forcade, « Les milieux militaires et l'Action française de 1898 à 1940 », dans Michel Leymarie, Jacques Prévotat (dir.), *L'Action française, culture, société, politique, op. cit.*, p. 121-140.

du nationalisme intégral. Surtout, elle en explicite les ressorts en montrant les zones de confluence entre le discours maurrassien sur la Marine et celui tenu par ses responsables durant l'entre-deux-guerres : s'il y a imprégnation et jeu d'influences, elles sont croisées et réciproques. La contribution de Jean-Baptiste Bruneau nourrit encore la réflexion sur ce qu'est le maurrassisme et tout particulièrement le maurrassisme vécu et affiché quand il l'est. On mesure ici, comme pour bien d'autres milieux sociaux réputés perméables aux idées d'Action française (médecins etc.), l'importance des singularités professionnelles – la référence à un Ancien Régime idéalisé est sans doute plus importante chez les marins qu'ailleurs – et les limites d'une interprétation de l'adhésion au maurrassisme en termes strictement idéologiques : le « politique d'abord », cher à Maurras, n'est pas forcément aussi déterminant chez ses lecteurs marins.

90

En même temps qu'il n'est pas un marqueur aussi déterminant qu'on l'a prétendu, le maurrassisme n'est pas non plus la clé interprétative qui permet de comprendre l'engagement de certains amiraux au service de l'État français. Deux cas emblématiques sont ici proposés. Le premier est celui de l'Amiral Platon, peu connu jusqu'ici sauf à travers des travaux sur l'antimaçonisme ou le Service des sociétés secrètes³. Odile Girardin-Thiébeaud, qui est en train de lui consacrer une thèse, livre à son propos des éclairages fort stimulants⁴. Elle dresse ainsi le portrait d'un homme jusqu'à la guerre en retrait de la politique et dépourvu de réseau. En même temps, fait rare, l'amiral Platon a revendiqué la qualité d'homme politique, qu'il aurait acquise à travers ses fonctions de secrétaire d'État aux colonies (septembre-avril 1942), puis de secrétaire d'État auprès de Pierre Laval, du retour aux affaires de « l'Auvergnat » à mars 1943. La politique est chez Platon affaire d'idées et ces dernières collent étroitement au pétainisme le plus intransigeant même si on peine à prendre la mesure de leurs antécédents idéologiques ou religieux (protestantisme). La relation de Platon à la politique relève également du contexte des années 40 – le poids de son expérience comme gouverneur de Dunkerque à l'occasion de la défaite – et de sa pratique gouvernementale comme secrétaire d'État. Il y a chez lui une vraie cohérence entre projet et mise en œuvre : tenant d'un régime autoritaire, Platon a cherché à le mettre en œuvre dans la mesure de ses pouvoirs et de ses possibilités.

3 Le Service des sociétés secrètes est une organisation mise en place par Vichy au printemps de 1941. Il dépend du cabinet civil du maréchal Pétain, placé sous l'autorité de l'amiral Platon, et dispose d'un budget autonome. Centré au départ sur la lutte antimaçonnique, il a diversifié, si l'on peut dire, ses activités en s'attaquant à tous les ennemis du régime. - Voir Olivier Dard, *La Synarchie : le mythe du complot permanent*, Paris, Perrin, 1998.

4 Voir, *infra*, son texte.

L'examen de la relation entre marine et politique sous Vichy ne pouvait faire l'impasse sur le cas fort controversé de l'amiral Darlan. Deux contributions, différentes tant sur le plan de leur angle d'approche que de leur vision globale de Darlan, en traitent ici. Hervé Coutau-Bégarie, biographe bien connu de l'amiral et éditeur de ses *Lettres et notes*⁵, s'attache à l'étude de la vision politique de Darlan jusqu'à 1940. Le titre de la contribution : « Le regard vide ou la vision politique de l'amiral Darlan », résume l'argumentation de cette étude. Elle vise à réfléchir sur le rôle – continuité ou rupture ? – joué par la guerre dans la vision politique de Darlan en s'attachant d'abord aux sources disponibles à cet égard : réduites. Elles n'empêchent cependant pas, si l'on suit Hervé Coutau-Bégarie, de brosser le portrait d'un héritage paternel républicain, et surtout d'un homme intéressé bien davantage par la Marine que par la politique. Au plan intérieur, la correspondance du début des années trente de Darlan avec l'amiral Docteur le montre fortement critique vis-à-vis des « nationaux » et soucieux de voir la France, au lendemain du 6 février 1934, être dotée d'un « ministère d'action ». Au plan extérieur, le Darlan des années trente est présenté comme antiallemand, anti-italien et antiaméricain, mais nullement anglophobe : c'est Mers-el-Kébir qui l'aurait transformé. Le Darlan d'Hervé Coutau-Bégarie n'est donc nullement un réactionnaire potentiel mais bien davantage un marin républicain, préoccupé moins de politique que de marine.

La guerre, la défaite et l'avènement du régime de Vichy marquent donc une rupture puisque Darlan est à partir de février 1941 appelé aux plus hautes responsabilités politiques, fonctions sans commune mesure avec le rôle qu'il a pu jouer auprès de Georges Leygues : l'expert devient gouvernant. La politique de Darlan est analysée par Bernard Costagliola, historien récent de la Marine sous Vichy⁶, sous l'angle diplomatique, et donc sous celui des relations franco-allemandes. C'est un Darlan assimilé au « mirage de la collaboration » qui nous est dépeint. Ses motivations ne sont pas clairement explicitées, sauf à considérer qu'elles devraient peu à l'idéologie et davantage à une forme d'autosuggestion. La distance avec les interprétations précédentes, et notamment celles d'Hervé Coutau-Bégarie et de Claude Huan⁷, ou celle d'Henri Michel⁸, est pourtant réelle pour ce qui concerne la portée de l'engagement collaborateur de Darlan et les ambiguïtés souvent évoquées du personnage. Bernard Costagliola considère la collaboration comme le « grand dessein » de l'Amiral et sa politique en la matière comme « très lisible ». C'est donc comme une véritable avancée

5 Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Lettres et notes de l'amiral Darlan*, Paris, Economica-Mémorial, 1992.

6 Bernard Costagliola, *La Marine de Vichy. Blocus et collaboration*, Paris, Tallandier, 2009.

7 Hervé Coutau-Bégarie, Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989.

8 Henri Michel, *François Darlan, amiral de la flotte*, Paris, Hachette, 1993.

historiographique que Bernard Costagliola présente ses conclusions. Le lecteur en jugera ; nous nous contenterons pour notre part de souligner que pour traiter à fond de la politique franco-allemande de Darlan il faudrait, quelle que soit son importance, ne pas se cantonner à la politique extérieure, mais aborder également des aspects intérieurs contemporains tout à fait fondamentaux (économie, répression, etc.). On saura cependant gré aux organisateurs d'avoir permis, à travers cette table ronde et ces quatre contributions, d'aborder des questions jusqu'alors délaissées ou de revisiter utilement des chemins déjà empruntés.

LA ROYALE ET LE ROI :
LES OFFICIERS DE MARINE ET L'ACTION FRANÇAISE,
ENTRE APPARTENANCE ET IMPRÉGNATION¹

Jean-Baptiste Bruneau

Au sortir de la seconde guerre mondiale, les officiers de marine sont ouvertement mis en cause pour leur participation au régime de Vichy et le soutien qu'ils ont apporté à la politique de collaboration. Jacques Debû-Bridel, notamment, sous le pseudonyme d'Octave Duval, ouvre le procès par un texte particulièrement violent où il met en accusation le corps des officiers de marine, véritable « caste » composée pour « plus des deux tiers [de] maurassiens avoués »². Au moment où les commissions d'épuration administratives débutent leurs travaux, à la fin de l'année 1944³, cette accusation est volontiers reprise dans la presse pour emporter la conviction des épurateurs. Elle a d'autant plus de poids que certains marins de la France Libre se montrent à peine moins sévères que leurs camarades de la Résistance, avec lesquels ils partagent parfois les mêmes tribunes⁴.

- 1 Cet article a bénéficié de la relecture attentive et des remarques pertinentes de Patrick Boureille, René Estienne, Guillaume Gros, Laurent Joly et Patrick Louvier. Qu'ils trouvent ici l'expression de ma gratitude.
- 2 Octave Duval (Jacques Debû-Bridel), « La réorganisation de la marine », s.d., texte reproduit dans Louis Roblin, *La Reconstitution organique et technique des forces aéronavales françaises, 1945-1962*, Paris, Service historique de la Marine, 1983-1984, p. 15. Si Jacques Debû-Bridel commence sa carrière politique au côté de l'Action française qu'il mène de front avec une carrière littéraire prometteuse au cours de l'entre-deux-guerres, il se rapproche d'André Tardieu au début des années 1930 et intègre en 1939 le gouvernement Paul Reynaud, où il est chef de cabinet à la marine marchande. Entrant dès la fin du mois de juillet 1940 dans la Résistance, il est un des principaux organisateurs de l'Organisation civile et militaire, et le représentant des Républicains nationaux au sein du Conseil national de la Résistance à la création de ce dernier en 1943 ; il y occupe le poste de président de la Commission de la Marine. Au moment de la libération de Paris, il prend la tête du Secrétariat général provisoire à la Marine jusqu'au retour d'Alger du commissaire à la Marine, Louis Jacquinot. - Voir Jacques Debû-Bridel, *L'Agonie de la III^e République*, Paris, Éditions du Bateau Ivre, 1948, 4^e de couverture.
- 3 Jean-Baptiste Bruneau, « L'assainissement du *grand corps* : les ambiguïtés de l'épuration des officiers de marine au lendemain de la seconde guerre mondiale », *Chronique d'histoire maritime*, n° 61, décembre 2006, p. 123-139.
- 4 Vice-amiral d'escadre Émile Muselier, *Marine et Résistance*, Paris, Flammarion, 1945, p. 40, et Louis Héron de Villefosse, *Les Îles de la Liberté. Aventures d'un marin de la France Libre*, Paris, Albin Michel, 1972, p. 20.

Ces affirmations rencontrent sur le moment peu de critiques et il faut attendre les années 1970, au moment où la thèse de la continuité idéologique entre Maurras et Vichy est explicitée⁵, pour voir des officiers de marine en prendre le contre-pied⁶. L'enjeu est en effet considérable : rien moins que l'attitude des officiers de marine dans le régime de Vichy et la collaboration, dans le sillage de l'amiral Darlan. Les accusateurs ne cherchent d'ailleurs nullement à dissimuler leurs intentions quand ils affirment que « la République d'hier a eu tort de laisser s'établir un pareil état de choses, dont elle a été, trop bonne fille, la victime »⁷. Les dénégations des officiers de marine concernant leur appartenance à l'Action française doivent donc se lire en creux comme une réfutation de leur participation à la collaboration, bien plus qu'au régime de la Révolution nationale⁸. Il est à cet égard très révélateur que les rares officiers de marine cités pour leur appartenance à l'Action française soient des caricatures de ce que sont devenus, pendant la guerre, certains individus formés au moule maurrassien⁹, formant ainsi de très efficaces repoussoirs¹⁰.

5 Olivier Wormser, *Les Origines doctrinales de la Révolution nationale. Vichy 10 juillet 1940-31 mars 1941*, Paris, Plon, 1971.

6 Capitaine de vaisseau Henri Ballande, *De l'Amirauté à Bikini. Jours glorieux-jours sombres*, Paris, Presses de la Cité, 1972, p. 13 ; vice-amiral d'escadre Jacques Guillon, *De Carthage à Berchtesgaden. Souvenirs d'un marin (1930-1945)*, Paris, Plon, 1974, p. 61-62 ; contre-amiral Favin-Lévêque, *Souvenirs de mer et d'ailleurs*, Versailles, Éditions des Sept Vents, 1990, p. 58.

7 Albert Lamarque, « La marine d'hier et l'esprit maurrassien », *Le Provençal*, édition de Toulon, 3 février 1945, p. 1.

8 Cette réfutation n'exclut d'ailleurs pas la reconnaissance d'un antiparlementarisme et d'une tradition volontiers frondeuse dont témoignent l'amiral Guillon et le commandant Ballande : - Vice-amiral d'escadre J. Guillon, *De Cathage à Berchtesgarden, op. cit.*, p. 61, et capitaine de vaisseau H. Ballande, *De l'Amirauté à Bikini, op. cit.*, p. 13.

9 Sont ainsi dénoncés le capitaine de frégate Labat, futur membre du secrétariat d'État à l'intérieur puis de l'inspection générale de la Sûreté nationale sous l'Occupation, et le capitaine de corvette Lécussan, futur chef régional de la Milice à Lyon. Voir Jacques Delperrié de Bayac, *Histoire de la Milice 1918-1945*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1969, p. 178-179, 216-217, 231-232 et 266-267.

10 De manière symptomatique, un des rares témoignages où apparaît la figure d'un officier de marine maurrassien émane d'un homme qui continue à revendiquer une filiation d'Action française, tout en n'éprouvant aucune forme d'embarras envers l'œuvre de la Révolution nationale. Georges de Nantes, fondateur du mouvement de la Contre-Réforme Catholique, évoquant la carrière du capitaine de vaisseau Marc de Nantes, son père, trace ainsi, tout en servant ses propres obsessions, le portrait rare d'un officier de marine d'Action française : « Quoique papa ait eu pour son métier une passion profonde, sa religion plus grande, sa ferme sagesse le gardaient de nous le proposer comme un rêve, mais plutôt comme un service de sa patrie, certes noble dans son esprit le premier, le plus beau, tout de même frappé de certaines plaies qui empêchaient de s'en faire illusion. Que pourrait la marine dans un pays qui se livrait à tous les démons d'une République laïque, antimilitariste, jousseuse et décadente ? Notre père n'avait pas cet orgueil d'exalter son métier parce qu'il était le sien. Au contraire sa lucidité d'Action française lui faisait prévoir que la marine serait dans la machine étatique une pièce serve qui ne pourrait se substituer à d'autres, défailtantes, au jour du désastre national. Il servait la France quand même, mais nous disait que la République allait rendre tous les sacrifices

À l'évocation de ces figures ultrapolitisées, les marins préfèrent celle des « solidarités professionnelles » qui jouent certainement un rôle considérable dans l'ambiance relativement apaisée des carrés¹¹. Cependant, les affrontements qui ont lieu après la seconde guerre mondiale semblent montrer qu'elles sont parfois insuffisantes à étouffer les oppositions. Il est vrai que ce discours sur une identité maritime plus forte que les dissensions idéologiques a été réactualisé et fortement mis en avant après la seconde guerre mondiale, au moment où la reconstitution de l'unité du corps, fortement mise à mal par les choix des uns et des autres, était un impératif accepté avec d'autant plus de facilité qu'il permettait de passer sous silence l'attitude d'une majorité de ses membres entre juillet 1940 et novembre 1942. Devant le procès qui leur est intenté après 1945, les marins, ayant intégré l'assimilation Action française/collaboration, ont préféré réfuter en bloc l'appartenance à une idéologie politique discréditée, l'unité et la solidarité du corps garantissant le maintien du secret à l'extérieur.

Parce qu'elle permettait de dédouaner la Marine de l'accusation de collaboration, la dénégation de cette appartenance idéologique a triomphé chez les historiens de la marine qui, dans le sillage du contre-amiral Auphan et d'Hervé Cras¹², affirment que l'association officiers de marine/Action française relève d'une « vision caricaturale »¹³, avant d'affirmer que l'intérêt de l'Action française résidait dans « la qualité de ses chroniques littéraires ou artistiques »¹⁴. Il faut attendre l'ouvrage de Ronald Chalmers Hood III pour que soient étudiées et mises au jour les relations entre un certain nombre d'officiers de marine et l'Action française dans un ouvrage resté confidentiel en France¹⁵.

résolus pour elle à peu près vains ». Abbé Georges de Nantes, *Mémoires et récits, 1924-1943, Saint-Parres-lès-Vaudes*, Renaissance catholique, 1988, t. I, p. 69.

- 11 Comme le rappelle Georges Debat, « dans les moments de loisirs de la vie à bord, il était rare que les conversations de carré prissent un ton trop vif, et si cela arrivait, il y était mis fin par l'autorité du plus ancien. Mais la confiante camaraderie qu'il y avait entre nous permettait la libre discussion ». Cf. Georges Debat, *Marine oblige*, Paris, Flammarion, 1974, p. 19-20.
- 12 Amiral Paul Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, Paris, Hachette, 1958.
- 13 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*. T. II. *De la vapeur à l'atome*, Paris, Lavauzelle, 1983, p. 355.
- 14 *Ibid.* - L'argument esthétique, sur lequel plane la caution de la « cure d'altitude mentale » de Proust, offre certes une justification raffinée aux lecteurs de *l'Action française* mais est démenti par certains marins comme l'amiral Philippon qui reconnaît parcourir « l'article de politique étrangère de Bainville, qui est remarquable, et l'éditorial de Daudet, croustillant en diable aujourd'hui ». Voir Amiral Philippon, *Le Métier de la mer*, Paris, Éditions France-Empire, 1971, p. 149.
- 15 Ronald Chalmers Hood III, *Royal Republicans. The French naval Dynasties between the World Wars*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1985. Ce livre, fruit de recherches dans les archives de l'association des anciens élèves de l'École navale, mais aussi d'entretiens avec des officiers de marine témoins de la période, a l'immense mérite de dévoiler des réseaux de sociabilité dont il serait aujourd'hui difficile de retrouver la trace. Outre le fait

Malgré l'importance des informations recueillies, le tableau qu'il brosse de la Marine française de l'entre-deux-guerres élude la question de la représentativité des individus et des réseaux qu'il met à jour ; Hervé Coutau-Bégarie souligne en effet que « les officiers monarchistes étaient une minorité » et que le rejet de la République et de la démocratie, qu'Hood semble considérer comme évident, devrait être démontré de manière plus précise¹⁶. Pour autant, Hervé Coutau-Bégarie ne propose pas une autre grille de lecture et rappelle seulement, à l'appui de sa démonstration, les liens qui unissent l'amiral de la flotte François Darlan au parti radical¹⁷, via notamment la figure tutélaire de Georges Leygues.

Cela étant, il est vrai qu'on ne saurait dessiner les contours idéologiques du corps des officiers de marine à partir de la seule évocation de quelques grandes figures ou d'une stricte logique comptable¹⁸. Il apparaît donc nécessaire de revenir sur l'idéologie d'Action française pour voir comment elle a pu, tout en exerçant une influence sur les esprits, se combiner avec une sensibilité particulière et avec la

que ces réseaux sont souvent connus des seuls intéressés, le procès fait à la Marine après la seconde guerre mondiale n'a pas encouragé les héritiers à mettre en avant des liens qui pourraient servir à instruire ce qu'ils estiment être un procès à charge de leurs parents. De manière très significative, il n'est jamais fait mention dans les histoires de la Marine des liens qui unissent l'amiral Paul Auphan à son illustre cousin, le journaliste d'Action française Louis-François Auphan, qui est resté jusqu'à sa mort un soutien inconditionnel de Charles Maurras. Voir Frédéric Ogé, *Le Journal « l'Action française » et la politique intérieure du gouvernement de Vichy*, thèse de doctorat ès-lettres, Toulouse, Institut d'études politiques, 1984, 2 tomes, et un volume d'annexes ; p. 63 dans le volume d'annexes.

- 16 Hervé Coutau-Bégarie, compte rendu de l'ouvrage déjà cité de Ronald Chalmers Hood III, *The Mariners Mirror*, vol. 73, février 1987, p. 111. Cette notion de minorité mériterait d'être explicitée car elle ne permet nullement de jauger son influence. C'est ainsi que Raïssac évoque une « minorité militante », tout en soulignant que « l'influence des tenants de Maurras est manifeste dans bon nombre de carrés d'officiers où règne dit-on, une haine quasi viscérale de la gueuse et des grands commis qui la servent ». Voir Guy Raïssac, *De la Marine à la Justice. Un magistrat témoigne*, Paris, Albin Michel, 1972, p. 92.
- 17 Ce rappel laisse d'ailleurs un peu dubitatif tant il est difficile de croire que le radicalisme des années 1930 ait pu fonctionner comme un vaccin absolu contre les dérives autoritaires : voir Philippe Burrin, *La Dérive fasciste. Déat, Doriot, Bergery*, Paris, Le Seuil, 1986. - Hervé Coutau-Bégarie affirme plus tard que le choix de l'amiral Darlan comme chef d'État-major général de la Marine s'est fait sur une base politique, et grâce à la loyauté qu'on lui suppose pour la République, rejoignant ainsi la thèse de Guy Raïssac qui rappelle que les options politiques de l'amiral de la flotte « lui valent, et il ne l'ignore certes pas, d'être pris pour cible par le clan limité mais fort agissant des adeptes de l'Action française ». Cependant, tous les témoins ne partagent pas cette certitude d'un Darlan « centre-gauche » comme en témoigne l'amiral Auphan qui note que « pour se couvrir à gauche, Darlan choisit comme second de l'équipe [...] un des francs-maçons les plus notoires de notre corps, le capitaine de vaisseau T. ». Voir Hervé Coutau-Bégarie, capitaine de vaisseau Claude Huan, *Darlan, op. cit.*, p. 115-119 ; Guy Raïssac, *De la Marine à la Justice, op. cit.*, p. 92 ; contre-amiral Paul Auphan, *L'Honneur de servir*, Paris, Éditions France-Empire, 1978, p. 157.
- 18 La porosité des milieux conservateurs et l'aspect profondément ductile du maurrassisme des années d'entre-deux-guerres justifient en effet une certaine prudence vis-à-vis des conclusions issues d'une stricte logique comptable.

bienveillance de l'institution, au point de relever plus du sentiment que du combat politique. Il conviendra ensuite de voir en quoi les thématiques idéologiques brassées par les marins peuvent relever d'une nébuleuse maurrassienne, de cet « esprit maurrassien » plus proche d'une nostalgie et du mythe d'un âge d'or que d'une réelle construction politique.

LES RELATIONS AMBIGUËS DE LA MARINE ET DE L'ACTION FRANÇAISE

L'Action française soutien et écho de la Marine

Outre le fait que la Marine a un représentant éminent à la tête de la Ligue d'Action française en la personne du vice-amiral Schwerer, elle occupe, dès le début du xx^e siècle, une place à part dans les thématiques d'Action française et plus encore dans le cœur de Maurras, en raison de ses ascendances familiales et de son regret de n'avoir pu entrer à l'École navale¹⁹. C'est sans doute cette place particulière qui explique l'admiration que portent à Maurras certains officiers de marine au début du siècle, ainsi le lieutenant de vaisseau Dupouey, officier à bord de la *République*, lorsqu'il lui écrit : « Autour de moi, je trouve de plus en plus de jeunes gens remplis d'un véritable dégoût pour ce régime de formules simplistes, d'effondrement spirituel. Ils ont trouvé chez vous la veine de la décence et de l'honneur national »²⁰. Soucieuse de répondre à l'attente de ces marins déçus par le régime républicain, l'Action française développe alors un discours qui cristallise les ressentiments.

La rhétorique tenue par l'Action française au cours des années d'entre-deux-guerres se caractérise ainsi par une logique de dénonciation de la politique navale de la III^e République, assortie d'un discours catastrophiste sur les conséquences de cette incurie et associée à l'exaltation du rôle de la Marine. Comme le rappelle Pierre Varillon, « la III^e République a presque toujours nourri un écrasant mépris pour la marine. Notre histoire maritime depuis

19 On observe cette proximité sensible dans la dédicace de *L'Action française et la religion catholique* « à l'héroïque mémoire de l'enseigne de vaisseau Jean Gabolde, catholique fervent, patriote d'Action française qui, passionné pour son devoir, recueillit une mort sublime à Toulon, le 25 septembre 1911, dans la catastrophe de la *Liberté*, en se portant à l'aide du cuirassé en feu », ou dans la célébration du destin tragique du lieutenant de vaisseau du Plessis de Grenédan par la Ligue, dix ans après. Voir Charles Maurras, *L'Action française et la religion catholique*, repris dans Charles Maurras, *La Démocratie religieuse*, Paris, Nouvelle librairie nationale, coll. « L'œuvre de Charles Maurras », vol. II, 1921, p. 411 ; J.L.B., « Du Plessis de Grenédan et le *Dixmude* », *Almanach de l'Action française*, 1925, p. 65-68. Il est vrai que ce dernier collabore à la *Revue universelle* d'Henri Massis au début des années 1920 : cf. Jean du Plessis de Grenédan, « La marine française après la guerre », *La Revue universelle*, 1921, p. 299-325, 440-450 et 721-740.

20 Cité dans Eugen Weber, *L'Action française*, Paris, Fayard, 1985, p. 107.

1870, n'est qu'une suite de tâtonnements, d'abdications, de sottises »²¹. Ce mépris serait illustré par l'attitude de « l'affreux Pelletan de sinistre mémoire, véritable fossoyeur de la marine française en ces tristes années où le guignol politique lui en avait confié le soin »²². La figure de ce dernier est essentielle dans la mythologie l'Action française car elle fonctionne après la première guerre mondiale comme la preuve de l'impossibilité de reconstruire une Marine digne de ce nom en régime républicain. Ainsi l'amiral Schwerer affirme-t-il que :

l'arrivée au pouvoir d'un ministre destructeur ne devait pas seulement arrêter net notre renaissance navale en suspendant les constructions et en diminuant par suite notre puissance matérielle. Elle allait aussi atteindre profondément nos forces morales en ruinant l'esprit de discipline des équipages, en encourageant la délation et en affaiblissant chez les officiers, par favoritisme éhonté, cette qualité primordiale, le caractère²³.

98

En effet, plus que n'importe quel régime, la République serait néfaste à la Marine, qui est par excellence « chose royale », en ce qu'elle réclame une continuité que seul le roi peut offrir : « Répétons-le : tous les problèmes maritimes postulent la continuité dans l'effort. Le moindre temps d'arrêt, en compromettant le résultat final, risque d'annuler ceux qu'on a déjà accomplis »²⁴. Ce n'est donc pas le moindre des paradoxes de voir les différents titulaires du fauteuil de Colbert rencontrer l'indulgence de *l'Action française*. Le fait qu'une des figures emblématiques de la République radicale, en la personne de Georges Leygues, soit en charge des destinées de la Marine pendant toute une partie de l'entre-deux-guerres et que celle-ci s'en accommode fort bien, ne constitue ainsi nullement une preuve d'une quelconque allergie de ses officiers aux thématiques d'Action française. Au moment de la mort du ministre, le journal de Maurras couvre d'ailleurs l'événement avec minutie et s'abstient de toute critique contre un homme mort en service, à la barre de la Marine²⁵. Flatterie envers un corps dont il sait qu'il appréciait le ministre dévoué, ou réelle admiration, il n'en demeure pas moins que *l'Action française*, toujours prompte à dénoncer le personnel politique de la III^e République, se montre en la circonstance bien circonspecte.

21 Pierre Varillon, *Sacrifiera-t-on la marine française ?*, Paris, Les Éditions de France, 1937, p. 5.

22 P. Varillon, « Les souvenirs maritimes de l'Amiral Schwerer », *L'Action française*, 22 juin 1933, p. 3, et *Sacrifiera-t-on la marine française ?*, op. cit., p. 5-6.

23 Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : la marine française », *Almanach de l'Action française*, 1925, p. 58-60.

24 P. Varillon, *Sacrifiera-t-on la marine française ?*, op. cit., p. 52.

25 X, « Mort de Georges Leygues, ministre de la marine », *L'Action française*, 3 septembre 1933, p. 2.

Il est vrai que certains marins sont convaincus d'avoir en lui le représentant d'un radicalisme autoritaire qui a permis à partir de novembre 1925, s'il ne l'a pas initiée, une rupture avec les années précédentes et un retour de « l'action réactionnaire »²⁶. Si la volonté d'accabler Darlan explique très largement cette mise en cause d'un ministre qui, par ailleurs, semble plus soucieux des capacités professionnelles des membres de son cabinet que de leurs opinions politiques, l'Action française a pu déborder de sa sphère d'influence traditionnelle et jouer, notamment chez les radicaux, un rôle émancipateur en affirmant un certain nombre de principes, notamment un pragmatisme, dont un Darlan se révèle, jusqu'au cynisme dans les années de guerre, une des figures les plus achevées. Comme le rappelle Georges Bernanos, « M. Ch. Maurras [a été] le grand éducateur de la République radicale, de la jeune génération radicale, qu'il a déniaisée, prisonnière jusqu'à lui de l'idéalisme quarante-huitard qu'elle n'osait ouvertement renier, et dont le cynisme foncier n'osait guère dépasser les limites de l'arrondissement »²⁷.

Mais cette protection ne se limite pas à la seule personne de Georges Leygues. On note ainsi l'étonnant *satisfecit* que le ministre Flaminius Raiberti se voit attribuer au milieu des années 1920 :

La marine française n'est pas morte, M. Raiberti, et nous vous remercions de faire votre possible pour qu'elle ne meure pas. Mais toute votre bonne volonté patriotique n'y peut pas grand-chose et c'est dans votre cas que le grand mot du Comte de Paris sur les institutions par rapport aux hommes prend toute sa force. Vos intentions sont hors de cause. Ce qui manque à votre action, c'est d'être soutenu par le roi de France, le roi Marin et Animateur. On le dit d'ailleurs maintenant sur tous vos bateaux²⁸.

Il est vrai que certains ministres ont des liens suffisamment étroits avec l'Action française pour qu'elle puisse songer à les accabler. C'est ce qui explique l'indulgence dont bénéficie François Piétri, dont les discours prononcés

26 Vice-amiral d'escadre Émile Muselier, *Marine et Résistance*, op. cit., p. 38.

27 Georges Bernanos, *Nous autres Français*, Paris, Gallimard, 1939. Cité dans Georges Bernanos, *Essais et écrits de combats*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1971, t. I, p. 653-654.

28 Alain Mellet, « La Marine de l'État et l'état de la Marine », *Almanach de l'Action française*, 1924, p. 84. On retrouve cette thématique des efforts inutiles hors d'un régime monarchique chez Jean Gautreau qui, en soulignant la valeur de la Marine française en 1936, rappelle que tout redressement est éphémère « sans un prompt retour aux traditions de Colbert : entreprise, navigation, patriotisme, discipline ; sans la suppression de l'odieuse Internationale : blasphème, négation de la patrie. La marine est en mortel danger » : cf. Captain John Frog, « La politique navale anglaise est basée sur la force », art. cit., 25 décembre 1936, p. 5.

lors de son passage rue Royale, font siennes les positions défendues par les maurrassiens²⁹.

100 Quoique ces derniers en aient après la République, ils sont de toute façon ici confrontés à un principe de réalité : la Marine française, avec ses limites, a réalisé au cours de l'entre-deux-guerres un remarquable redressement. L'Action française doit donc composer avec cette réussite en mettant en avant la qualité intrinsèque de la Marine et de ses hommes. Pour sortir du paradoxe de « la malfaisance, [de] l'incohérence gouvernementale [qui] s'ingénient de couper les racines », mais laissent subsister un « arbre naval [qui] se porte bien, apparaît plein de sève » et bénéficie de la considération des experts anglais des années 1930³⁰, l'*Action française* se doit de célébrer son « admirable personnel »³¹. La Marine illustre ainsi à merveille les analyses de Maurras sur les bases fondamentalement saines du pays, qui permettent au système de perdurer. De plus, par son essence monarchique, elle ne saurait durablement être mise à mal par ses dirigeants qui ne peuvent qu'être transformés en bien à son contact. Comme le rappelle François Piétri, « on n'a jamais touché à la marine, même quand on a eu l'insigne honneur d'être son chef, sans rester son serviteur »³².

Cette essence monarchique de la Marine explique que, malgré les errements du début des années 1920, la « Royale » ait réussi à survivre et à prospérer. Comment autrement comprendre qu'elle ait pu se relever des conséquences du traité de Washington limitant le tonnage des grandes unités et ravalant la Marine française au rang de l'italienne³³ ? Cette déploration de l'humiliation infligée lors de cette première conférence de désarmement naval, dont les spécialistes de la Marine ne peuvent ignorer combien il s'agit d'une posture complaisante au milieu des années 1930, continue pourtant à être couramment tenue dans les milieux maritimes³⁴. Si les responsables de la Marine n'éprouvent pas le besoin

29 François Piétri, *La France et la mer. Discours et déclarations. 1932-1938*, Paris, Flammarion, 1941.

30 Captain John Frog, « La politique navale anglaise est basée sur la force », art. cit.

31 Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : la marine française », art. cit., p. 63. Sur cette dénonciation du traité de Washington, on lira aussi l'article révélateur de Jean Gautreau qui rappelle qu'il « a fallu la guerre pendant laquelle la France a servi de bouclier sanglant aux alliés, et l'indignité de Briand pour sacrifier officiellement à la Conférence de Washington, notre rang sur mer et faire descendre notre marine à un rang secondaire ». Voir Captain John Frog, « Revue semi-mensuelle de la flotte française et de ses rivales par un français de l'Angleterre », *L'Action française*, 25 avril 1933, p. 5.

32 François Piétri, *La France et la mer, op. cit.*, p. 327.

33 Cf. Jean-Baptiste Bruneau, « La marine et le monde. L'Action française face au désarmement naval (1921-1930) », dans G.-H. Soutou, M. Motte (dir.), *Entre la vieille Europe et la seule France. Charles Maurras, la politique extérieure et la défense nationale*, Paris, Economica, 2010, p. 311-332.

34 Amiral Docteur, « La situation actuelle de notre marine. Les mises en chantiers prévues ne suffisent pas à ses besoins », *Le Moniteur de la Flotte*, 25 mars 1937, p. 1. Cette dénonciation

de contester le bien-fondé du discours volontiers catastrophiste de l'Action française, c'est notamment parce qu'il sert leurs intérêts. Dans la logique de défense des budgets de l'arme navale que l'on croit menacée, notamment par les nouveaux équilibres entre les armées, au moment où les menaces allemande et italienne se font de plus en plus précises, le maintien d'un discours de la déploration ne peut que servir le vote de tranches de plus en plus élevées dont témoignent celles des années 1938, 1938 bis et 1938 C.

Dans une autre logique, l'Action française joue volontiers des obsessions du haut commandement de l'entre-deux guerres concernant la menace communiste, en ressuscitant la vieille antienne du complot³⁵. C'est ainsi que, lors des accidents au cours desquels s'abîment un certain nombre de bâtiments de commerce en 1933, l'*Action française*, après avoir mis en cause les responsables républicains³⁶, défend ouvertement la théorie d'un complot communiste, étant entendu qu'à bord des bâtiments, « il y a beaucoup de produits incendiaires et [que] les révolutionnaires ont toujours cultivé la science chimique »³⁷. Lorsque les accidents perdurent sans que les preuves d'un sabotage aient pu être trouvées, il est toujours temps de changer l'angle d'attaque et de revenir aux valeurs sûres de l'incurie républicaine³⁸.

- Les chroniqueurs de l'*Action française* mettent enfin en valeur une thématique chère aux cœurs des marins et de l'opinion publique dans les années d'entre-

est en effet purement rhétorique au regard des constructions françaises qui sont restées en-deçà des limites imposées par ce traité de désarmement ; si la flotte française accuse des faiblesses, notamment en porte-avions, elles ne sont donc en rien imputables à la conférence de Washington.

- 35 Cette perspective n'a d'ailleurs rien d'infondée comme en témoignent les directives venues du Moscou qui voient dans les équipages de la marine de guerre et de commerce un terreau favorable au développement de l'action communiste et ce au lendemain des événements de la Mer Noire qui ont réveillé la hantise des mutineries au sein des officiers de marine. Cette hantise explique sans doute la présence d'officiers de marine au sein des réseaux Corvignolles dans lesquels le capitaine de frégate Labat, chef du 2^e bureau à Toulon, sert de porte d'entrée pour certains marins. Voir Paul et Marie-Catherine Villatoux, *La Guerre et l'action psychologique en France (1945-1960)*, Paris, Les Indes savantes, 2004, p. 81
- 36 « Ces incendies de navires français sont trop fréquents, trop périodiquement constants pour relever de la simple incurie. Je pense qu'ils relèvent de la baraterie, d'une forme nouvelle de la baraterie, qu'une enquête sérieuse permettrait de déceler. Mais là, comme dans le cas Doumer, on ne cherchera pas, parce que l'on aura peur de trouver ». Voir Léon Daudet, « Les deux équipes se valent », *L'Action française*, 7 janvier 1933, p. 1.
- 37 Amiral Schwerer, « Réflexions sur l'incendie de l'*Atlantique* », *L'Action française*, 21 janvier 1933, p. 2.
- 38 Comme le rappelle Pierre Varillon à la suite de la perte du *Nicolas Paquet*, qui suit les incendies du *Georges Philippe* et de l'*Atlantique*, et l'échouage de l'*Aramis* en Indochine, la crise du matériel est liée à une crise du personnel dont la République est responsable par sa tentative de démantèlement de l'inscription maritime : voir Pierre Varillon, « La grande pitié de notre marine marchande. La perte du *Nicolas Paquet* », *L'Action française*, 10 juillet 1933, p. 1-2.

deux-guerres : le rôle essentiel de la Marine dans la défense de l'Empire³⁹. Cette célébration peut sembler paradoxale tant elle apparaît incompatible avec la pensée de Maurras pour qui la conquête coloniale fait perdre de vue le principal, c'est-à-dire les enjeux européens. Mais, comme le souligne Marc Michel, dans les années 1920, « Maurras n'est plus alors qu'une voix dans le désert », avant de rappeler le « prosélytisme impérial » de l'Action française à partir des années 1930⁴⁰. C'est la raison pour laquelle son quotidien commémore la mémoire des marins colonisateurs⁴¹ et dénonce ceux qui « convoitent ardemment, ouvertement, nos colonies [et qui] ont besoin, préalablement, de se débarrasser de la marine française »⁴². Cette même obsession impériale s'observe dans les coursives de l'École navale où les noms des parrains de promotion honorent les mémoires de Pierre Savorgnan de Brazza en 1937 et de Francis Garnier en 1938.

102

Si l'*Action française* est si populaire dans les carrés – outre le fait que les bâtiments bénéficient d'un abonnement gratuit – ce n'est pas seulement parce qu'elle initie des thèmes qui emportent l'adhésion des marins, mais aussi parce qu'elle est leur chambre d'échos. Les thématiques de la Marine, gardienne de l'Empire, « chose royale », sont aussi celles que l'on retrouve dans le manuel de Joannès Tramond, qui sert de base à l'enseignement de l'histoire à l'École navale dans les années d'entre-deux-guerres. Cette pensée est relayée par les journalistes d'Action française dont les articles sont, de l'avis même de ceux qui n'en partagent pas les idées, remarquablement bien informés⁴³. Ils le sont d'autant plus qu'ils sont l'œuvre, pour les années 1920 et jusqu'en 1931, de Jacques Monlaü, ancien officier de marine grièvement blessé au cours de la première guerre mondiale, à qui l'amiral Schwerer offre la chronique maritime de l'*Action française*⁴⁴.

39 C'est ainsi qu'une des missions que François Piétri assigne à la Marine est celle de « gardienne et messagère de l'Empire » : cf. François Piétri, *La France et la mer, op. cit.*, p. 164-169 ; Lieutenant de vaisseau de Maupéou, « D'une nouvelle mentalité du marin », *Le Moniteur de la Flotte*, 9 septembre 1922, p. 1 ; Jacques Frontière, « La marine de France », *Le Moniteur de la Flotte*, 5 mai 1938, p. 1.

40 Marc Michel, « La colonisation », dans Jean-François Sirinelli, *Histoire des droites en France*, t. III, *Sensibilités*, Paris, Gallimard, 1992, p. 139-140 et 146.

41 J. Delebecque, « À la mémoire du commandant Rivière », *L'Action française*, 19 mai 1933, p. 1-2.

42 Captain John Frog, « Revue semi-mensuelle de la flotte française et de ses rivales par un français de l'Angleterre », *L'Action française*, 25 avril 1933, p. 5. On retrouve cette thématique de manière récurrente sous la plume de Jean Gautreau comme en témoigne l'article « Où va la France ? Où vont nos colonies ? », *L'Action française*, 10 juillet 1936, p. 5.

43 L'amiral Muselier évoque ainsi leurs « articles maritimes techniques d'ailleurs fort bien rédigés » : cf. Amiral Muselier, *Marine et résistance, op. cit.*, p. 39.

44 Vice-amiral Schwerer, « Jacques Monlaü », *L'Action française*, 25 novembre 1931, p. 3.

Dans les années 1930, il est remplacé par Jean Gautreau qui, sous le pseudonyme de « Captain John Frog », propose dans sa chronique une défense inconditionnelle d'une marine d'escadre, teintée d'une anglophobie non dénuée d'une certaine admiration pour la Royal Navy. Il est épaulé par Pierre Varillon, directeur de la page littéraire de l'*Action française*, qui se réserve périodiquement la possibilité de publier quelques articles sur des sujets maritimes. Proche des milieux maritimes, tout comme Georges Blond qui est officier de marine de réserve, il a la possibilité d'embarquer sur des bâtiments où il multiplie les contacts et se constitue un réseau auprès duquel il vient s'informer et prendre le pouls de la marine⁴⁵.

Une institution à l'attitude ambiguë

On peut s'étonner, rétrospectivement, de cette tolérance des responsables de la Marine envers la présence de personnalités comme Pierre Varillon à bord de ses bâtiments. Mais outre le fait que Varillon n'écrit pas seulement dans l'*Action française*⁴⁶, même s'il en est un des chroniqueurs vedettes depuis son *Enquête sur les maîtres de la jeune littérature*⁴⁷, la politique de propagande mise en place depuis le milieu des années 1920 pour attirer et retenir ses personnels, justifie que soient accueillis les publicistes susceptibles de l'assister dans sa tâche. Rien d'étonnant donc à ce que certaines publications, dont le but avoué est « de servir en France la cause de la mer », accueillent, sous l'autorité du ministre, des publicistes comme Pierre Varillon⁴⁸. Pour la rue Royale, les nécessités de faire connaître la Marine dans le grand public passent avant les contingences politiques. Cela ne préjuge en rien des sympathies des uns et des autres et ne remet pas en cause l'apolitisme de rigueur dont se prévalent la Marine en général et le corps de ses officiers en particulier⁴⁹.

Ceux qui s'aventurent à faire montre, au milieu de la population civile, de leurs sympathies politiques, sont d'ailleurs rappelés à l'ordre dans la stricte

45 R.C. Hood III, *Royal Republicans*, op. cit., p. 148-150.

46 Pierre Varillon, « La flotte française de combat », *Mer et Outre-mer*, avril 1935, p. 19-27.

47 Pierre Varillon, Henri Rambaud, *Enquête sur les maîtres de la jeune littérature*, Paris, Bloud et Gay, 1923.

48 C'est le cas notamment de la très institutionnelle revue mensuelle *Mer et Outre-Mer* qui, en avril 1935, publie un article de Pierre Varillon, preuve de la porosité des milieux politiques, mais aussi de la place prise par l'*Action française* au sein du dispositif de propagande de la marine : cf. Pierre Varillon, « Présentation de la flotte française de combat », *Mer et Outre-Mer*, avril 1935, p. 19-27.

49 Il est en effet traditionnel de rappeler qu'à bord des carrés, on ne parle ni de politique, ni de religion. Comme le rappelle le capitaine de compagnie de la Jeanne d'Arc en 1938 à ses quartiers-maîtres et marins, « nous avons un point commun avec les patrons de bordels, c'est que la politique ne nous intéresse pas ». - Témoignage oral du Premier maître Gaston Niard (SHD/Marine ; 56 GG⁹¹⁻² AV 167).

application des circulaires du 30 décembre 1873 et du 15 novembre 1904 sur l'interdiction de toute démonstration et de toute adhésion à une association de caractère politique. Les mésaventures du lieutenant de vaisseau Lécussan sont à cet égard exemplaires de l'attitude des autorités vis-à-vis des officiers ayant pris publiquement des positions politiques. Après avoir, en août 1937, crié dans un restaurant : « À bas la République, les Républicains aux chiottes. Avant peu nous étranglerons la gueuse. Vive le Roy », il s'attire les foudres du ministre et, après enquête, malgré les circonstances confuses de ces exclamations et les demandes de clémence de ses supérieurs, César Campinchi lui inflige une sanction disciplinaire de six mois de non-activité par suspension d'emploi⁵⁰.

Si la neutralité des officiers est de rigueur en dehors du cadre de la Marine, il est beaucoup plus délicat de discerner avec précision la liberté de ton qui est ou non autorisée sur les bâtiments. On en veut pour preuve le témoignage d'un Héron de Villefosse qui rappelle que, dans

104

le canot-major qui partait du quai Cronstadt pour aller vers le Béarn, autour de moi, chacun dépliait la feuille royaliste et en commençait la lecture pendant la traversée de la rade, lecture qui reprenait quand, à bord, nous beurrions des toasts devant nos tasses de café au lait. On ne pouvait être ni se dire républicain, c'eût été inconvenant. Que de sarcasmes contre la Gueuse⁵¹ !

Et l'enseigne de vaisseau Guillon, sur le *Mars*, doit subir les propos antisémites du lieutenant de vaisseau Labat, qui l'oblige à lire des extraits du *Protocole des Sages de Sion* en plein carré ; la seconde fois, décidé à refuser, Guillon rapporte avoir quêté « un encouragement à résister » sans trouver autre chose « que des visages fermés chez les aînés, tandis que les plus jeunes manifestaient une bruyante gaieté »⁵².

Même isolés, ces récits témoignent de la possibilité, sur certains bâtiments, de tenir des propos politiques. Il est à cet égard très révélateur qu'une des premières mesures prises par le ministre du Front populaire, Gasnier-Duparc, ait été de rappeler les règlements en vigueur de la Marine en précisant que le personnel militaire doit s'abstenir

50 Dossier personnel Joseph Lecussan, CC7-4^o moderne, 1340-2, SHD-Marine.

51 Louis Héron de Villefosse, *Les Îles de la Liberté*, op. cit., p. 20.

52 Vice-amiral d'escadre Jacques Guillon, *De Carthage à Berchtesgaden*, op. cit., p. 64. On peut à cet égard se demander si l'opposition des mémoires, entre tenants et opposants d'une Marine d'Action française, ne tient pas à des comportements propres à la vie en mer qui veulent que les conflits soient bannis à bord pour éviter de rompre une unité toujours nécessaire. Ceux qui ne disent rien ne consentent pas nécessairement à ce qui est dit ou ne le cautionnent pas – c'est sans doute une des raisons pour lesquelles certains, de bonne foi, contestent vigoureusement les accusations qui sont portées contre la Marine des années 1930 – mais ils laissent cependant, proliférer une parole radicale au nom de ce « vivre ensemble » à la mer.

de toute participation à l'action politique et observer en toutes circonstances une neutralité absolue. La présente défense ne fait que rappeler et au besoin renouvelle, à l'occasion d'événements d'une particulière actualité, les prescriptions de ces règlements. C'est le devoir primordial du personnel militaire de maintenir intacte la stricte et ancienne discipline sans laquelle nos forces maritimes seraient hors d'état de servir le Pays et la République. [...] C'est par la neutralité politique, par la stricte observance des lois et des règlements, par la dignité de sa vie, que le personnel militaire conservera l'unanime considération qui lui est due, et qu'on ne lui a d'ailleurs jamais marchandée⁵³.

Si cette note circulaire est avant tout un rappel qui s'adresse à tous les fonctionnaires, l'insistance dont fait preuve le ministre laisse à penser que cette neutralité n'a pas toujours été respectée chez les officiers de marine. L'apolitisme revendiqué après la guerre ne doit ainsi pas faire illusion et on est en droit de se demander ce qu'il recouvre quand un amiral Auphan affirme, au mépris du bon sens : « Marin, je n'ai, comme les autres, jamais fait de politique et me suis borné, comme eux, à essayer d'accomplir ma tâche le moins mal possible aux divers postes où la carrière m'avait appelé, y compris celui de ministre »⁵⁴.

Comment en effet admettre un tel présupposé d'apolitisme lorsqu'à la veille de la guerre, l'amiral Lacaze, ancien ministre de la Marine, ancien vice-président du Conseil supérieur de la Marine, représentant de la Marine à la Société des nations dans les années 1920, vient baptiser le canot de sauvetage d'Étel du nom d'un de ses camarades et collaborateurs de la première guerre mondiale, *Vice-Amiral Schwerer*⁵⁵ ? Même si les qualités de marin de l'amiral Schwerer sont reconnues de tous⁵⁶, on peut s'étonner de voir la Marine de la République rendre publiquement hommage à celui qui affirmait à la commission d'enquête chargée de rechercher les causes et les origines des événements du 6 février 1934 :

53 Lettre circulaire du Ministre de la Marine, n° 564 Cab. 7 juillet 1936. On notera que le mot « République » a été barré dans l'exemplaire conservé au SHD/Marine, qui provient de la section aéronautique navale de la II^e Région maritime.

54 Amiral Auphan, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*, Paris, Éditions Self, 1949, p. 5.

55 On consultera notamment le compte rendu qui en est fait et les extraits du discours de l'amiral Lacaze dans « Baptême du *Vice-Amiral-Schwerer* à Étel, le 1^{er} juillet 1939 », *Annales du sauvetage maritime*, 2^e semestre 1939, p. 101-102.

56 C'est ainsi que les représentants de la Marine suivent l'enterrement du vice-amiral et non celui du chef de la Ligue d'Action française, ce que montre assez clairement *Le Moniteur de la Flotte* qui ne fait aucune allusion à la carrière de l'amiral Schwerer après son départ de la Marine : cf. R. M., « Mort du vice-amiral Antoine Schwerer », *Le Moniteur de la Flotte*, 5 novembre 1936, p. 1, et X, « Les obsèques de M. le vice-amiral Schwerer » suivi du discours du contre-amiral Richard, *Le Moniteur de la Flotte*, 12 novembre 1936, p. 3.

Notre but, c'est de flanquer la République par terre, car nous estimons que le régime républicain conduit à la ruine et à la mort. Nous trouvons très naturel qu'on ait une autre opinion, mais c'est la nôtre. Par conséquent, notre but est de renverser la République et de ramener la monarchie⁵⁷.

L'ESPRIT MAURASSIEN ET LA MARINE

L'exception marine

106

Le corps des officiers de marine est bercé, tout au long des années d'entre-deux-guerres, par le discours sur « l'exception marine » qui exalte les valeurs d'un corps présenté comme une des dernières forces morales de la nation, installant ce dernier dans le sentiment de l'exil intérieur. Ce sentiment d'être un réservoir de forces vives connaît son apogée dans les premières années de la guerre, et se retrouve dans les colonnes de *L'Action française* qui célèbre, dans l'effondrement et la débâcle, « un des rares corps intacts »⁵⁸, célébration dont les développements officiels d'Espagnac du Ravay se font l'écho en rappelant qu'« au milieu du désarroi des hommes et des choses, ayant jaugé la situation et résolu d'y faire face, notre Marine ne cessa jamais de veiller sur la sécurité française »⁵⁹.

S'il faut tenir compte de la situation particulière de la défaite et de la mise en place de la Révolution nationale, il serait pourtant erroné de croire que cette disposition soit le seul fruit de la défaite. Dès les années 1920, un officier comme Louis Guichard développe, tout au long de ses articles et ouvrages, la conception aristocratique d'une « identité marine », et n'hésite pas à affirmer que « le marin n'a pas de place dans la société et ne doit pas en avoir »⁶⁰. Outre le fait que ce discours est accueilli dans les vitrines de l'institution – c'est le cas de la *Revue maritime* – il n'est que l'illustration d'un mouvement très largement encouragé par les instances dirigeantes de la Marine, même si elles ne l'ont pas initié. C'est ainsi qu'au lendemain de la première guerre mondiale, *Le Moniteur de la flotte* met en garde les marins contre la tentation de quitter le service pour rejoindre la société civile et rappelle que le marin « nulle part [...] ne retrouve cette franche cordialité, cette honnêteté poussée jusqu'au scrupule, ce dédain

57 Cité dans Serge Berstein, *Le 6 février 1934*, Paris, Julliard, 1975, p. 69.

58 Pierre Varillon, « Le rôle de la marine française dans le relèvement national », *L'Action française*, 19 juin 1940-1^{er} juillet 1940, p. 1-2.

59 Espagnac du Ravay, *Vingt ans de politique navale (1919-1939)*, Grenoble, Arthaud, 1941, p. 19.

60 Louis Guichard, « Petite chronique du temps de paix », *Revue maritime*, juin 1923, p. 798.

des côtés pratiques et mesquins de l'existence, qui ont formé son esprit sans qu'il s'en doute »⁶¹.

Cette crispation identitaire, assise sur une méfiance à l'égard de la société civile, forme le socle du discours de la Marine au lendemain de 1918 et tout au long des années 1920. Elle s'explique par l'hémorragie du personnel à laquelle elle doit faire face, qui l'oblige à développer une rhétorique mêlant un discours d'ouverture – via la propagande, le cinéma, les grandes expositions – pour permettre le recrutement des hommes, à un autre de fermeture pour les conserver. Ce faisant, la propagande tend à magnifier une Marine largement idéalisée pour laquelle la société civile, dont on se plaît à dénoncer le matérialisme et le « bourgeoisisme »⁶², sert de repoussoir⁶³. Aussi la Marine n'hésite-t-elle pas offrir une caricature du monde moderne face à laquelle ses officiers constitueraient, par leur mode de vie traditionnel, une séduisante alternative. On en trouve un exemple dans l'instrumentalisation du discours sur les familles nombreuses des marins qui relève, dans les faits, plus d'une gestion adroite du personnel que d'une réalité statistique. Si les soldes ont été multipliées par trois, hors indemnité, entre 1919 et 1927, elles semblent être largement insuffisantes, de l'aveu même des sénateurs Chéron et Raiberti⁶⁴. De manière très significative, ils donnent, à l'appui de leur démonstration, un tableau qui se veut représentatif de la situation des officiers en détaillant les soldes d'un enseigne de vaisseau père d'un enfant, un lieutenant de vaisseau père de deux, un capitaine de corvette de trois et un capitaine de frégate de quatre, soit un nouvel enfant à chaque galon. Largement avalisé par l'historiographie⁶⁵, ce cliché procède en réalité d'une vision fantasmée ne correspondant nullement à la réalité statistique établie par le Service central des œuvres de la Marine en

61 Commandant X, « De la Méfiance », *Le Moniteur de la Flotte et le Journal du matelot*, 20 août 1921, p. 1.

62 Le terme de « *bourgeoisisme* » se retrouve dans le portrait du contre-amiral Louis de Carné dressé par Louis Guichard qui rappelle à cette occasion que ce dernier recevait ses invités dans son bureau où trônait une photographie de Charles Maurras : cf. Louis Guichard, *Le Comte Louis de Carné, Contre-amiral*, Paris, Éditions maritimes et coloniales, 1955, p. 8.

63 Le marin qui rejoint la vie civile doit ainsi faire un gros effort pour « donner aux préoccupations matérielles la place qui leur appartient dans les affaires et [apprendre] à penser tout d'abord à ce qu'un de ses actes peut rapporter que ce soit à lui-même ou à ceux dont il doit servir les intérêts » : Commandant X, « De la Méfiance », art. cit., 20 août 1921, p. 1.

64 *Rapport sur la situation de la marine militaire au 1^{er} janvier 1927* par MM. Henry Chéron et Raiberti, p. 125.

65 C'est le cas de Philippe Masson qui voit les familles d'officiers « prolifiques : quatre enfants en moyenne, à la veille de la guerre, plus du double de la moyenne nationale, ce qui est énorme. Il y a là un phénomène capital, qui traduit un comportement fondamentalement opposé à celui du reste du pays » : cf. Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. II, op. cit., p. 355.

janvier 1941⁶⁶. Peu importe pour l'institution qui, pour augmenter les soldes de ces officiers – de manière très symbolique puisque les personnels concernés sont peu nombreux – joue le jeu d'une exaltation des vertus supposées animer la Marine.

Mais cette exaltation des années 1920 prend, dans les années 1930, la figure d'une crispation identitaire qui n'est pas exempte de mépris et qui va bien au-delà de la simple fierté d'appartenance⁶⁷. Le discours tenu par un Paul Chack, dont les officiers de marine rapportent volontiers la place qu'il a prise dans leur vocation, est exemplaire de ce phantasme de « l'Être marine », hors du temps et du monde. Écrivant à un jeune homme désireux d'entrer dans la Marine, il lui brosse le tableau d'une société entrée en décadence, le monde du bureau, de la douane et de l'épicerie⁶⁸, dont seule la Marine semble avoir été épargnée⁶⁹. Si l'exaltation d'un sentiment d'appartenance peut sembler nécessaire, on peut se demander s'il ne sert pas de point d'entrée à toute une idéologie antidémocratique que Paul Chack, à la fin des années 1930, illustre lorsqu'il écrit qu'« on finit par se demander si le métier ne vous fait pas plus proche du camarade anglais, italien ou allemand ou américain que du compatriote moyen, tel que l'a défini un politicien épris de la moyenne, cette moyenne qu'il personifie mais que tu dépasseras car tu feras partie de l'élite, puisque tu seras marin »⁷⁰.

108

L'improbable maurrassisme

Critique de la démocratie, mise en avant d'une singularité opposée à la décadence de la société civile, coïncidence de certaines thématiques au nom d'intérêts convergents, existence de réseaux, tous ces éléments constituent à n'en pas douter des éléments propres à établir un lien entre la Marine et l'Action française. Cependant, la description de l'idéologie maurrassienne par les marins, que ce soit pour affirmer ou pour contester son emprise sur les officiers, apparaît d'une étonnante pauvreté. Alors même que le corps est décrit comme totalement

66 Sur les 2876 officiers qui ont répondu – soit plus de 60 % des effectifs – 13 % seulement ont quatre enfants ou plus, et 48 % moins de deux; la moyenne est implacable : 1,27 enfant par officier. Circulaire n° 300 SCOM a/s statistique des enfants de la Marine, 20 janvier 1941. [TTB 95/SHD-Marine.](#)

67 L'amiral Auphan est exemplaire de cette dérive identitaire lorsqu'il décrit la Marine comme « une des forces essentielles de la nation. À ce titre, elle est d'une qualité qui féconde l'effort commun, comme le sel de la terre dont parle l'Évangile » : voir Amiral Paul Auphan, *La Marine dans l'Histoire de France*, Paris, Librairie Plon, 1955, p. XIII.

68 Paul Chack, *Tu seras marin*, Paris, Éditions de France, 1939, p. 16.

69 « Tu t'évaderas de ces milieux qu'ont envahi le doute, le découragement, le scepticisme stérile qui engendre toutes les lâchetés » : voir Paul Chack, *Tu seras marin, op. cit.*, p. 22.

70 *Ibid.*, p. 23.

imprégné par cette idéologie, la seule définition que l'on en trouve est donnée par l'amiral Philippon pour qui « la doctrine de l'AF était celle du nationalisme intégral de Charles Maurras avec le rétablissement d'une monarchie héréditaire et décentralisée, et la suppression du parlementarisme »⁷¹, définition qui, pour n'être pas erronée, semble tout de même un peu insuffisante.

On observe de la même manière que les propos qui relèvent ouvertement de l'idéologie d'Action française sont très peu nombreux et que, bien souvent, les allusions antirépublicaines relèvent plus d'un tempérament frondeur que de la sédition. Il est vrai que l'état militaire oblige à une réserve à laquelle la radicalité des argumentaires maurrassiens ne prédispose guère. Le goût de l'allusion devient alors une sorte d'exercice de style grâce auquel on laisse deviner ce que l'on ne peut dire. C'est ainsi que le lieutenant de vaisseau Louis Guichard déclare aux invités embarqués lors de la revue navale de 1928 :

Cette rumeur vague que vous entendez, c'est *Vive la République*, crié par tous les équipages à la bande. Vous dites qu'on n'entend pas très bien à cause du vent ; rappelez-vous ce monsieur qui, las de se creuser la tête pour trouver aux mariages et aux enterrements les phrases qu'il fallait dire à la famille, avait fini par se contenter de deux formules qu'il murmurait en défilant avec la mine appropriée : *Marrons d'Inde* pour les cérémonies tristes, et pour les gaies : *Pommes d'api*⁷².

Ce cabotinage se retrouve dans un entrefilet sur les noms de bâtiments ; au cours d'une discussion imaginée par l'auteur entre des membres d'un même carré, on apprend que « *Démocratie* a déplu à quelques uns. *Aristocratie* aurait eu plus de succès »⁷³.

L'aspect potache de ces formules laisse à penser que le maurrassisme de ceux qui les prononcent ne constitue pas un danger pour la République quelles que soient les revendications farouches de royalisme qui peuvent être faites⁷⁴. On en veut pour preuve le ton adopté par Charles Braibant pour rapporter ses mésaventures avec l'officier-rédacteur de la *Revue maritime* qui lui demande

71 Amiral Philippon, *Le Métier de la mer*, op. cit., p. 151.

72 Louis Guichard, « Remarques sur la navigation », n° spécial de la *Revue maritime*, « Revue navale du 3 juillet 1928 », p. 61-62.

73 Week-end, « Libres opinions », *Le Moniteur de la Flotte et le Journal du matelot*, 3 juillet 1920, p. 3.

74 C'est d'ailleurs toute l'ambiguïté d'un mouvement qui, de l'aveu même de l'amiral Schwerer, compte parmi ses ligueurs et alliés « beaucoup de gens qui sont encore républicains » : cf. Audition du vice-amiral Schwerer du 18 avril 1934 ; voir Marc Rucart, *Rapport général fait au nom de la commission d'enquête chargée de rechercher les causes et les origines des événements du 6 février 1934. Annexes (procès verbaux de la commission)*, Paris, Imprimerie de la Chambre des députés, 1934, t. II, p. 1740.

d'enlever, dans un article, une comparaison défavorable opposant la Marseillaise à « un hymne royal quelconque »⁷⁵. Loin d'en prendre ombrage ou d'y voir une atteinte à sa liberté d'auteur, l'intéressé semble plus amusé par l'anecdote que réellement convaincu par le royalisme de son interlocuteur. Il n'est d'ailleurs pas anodin qu'alors même qu'il se présente comme « pacifiste, républicain, démocrate et athée »⁷⁶, il n'éprouve aucune gêne dans cette « administration militaire, catholique, que certains appelaient la Royale, et qui en fait croyait naviguer souvent sous les fleurs de lys »⁷⁷. Derrière l'anecdote, apparaît la revendication d'un royalisme qui n'est pas synonyme de fanatisme, ce que l'intolérance intransigeante de Maurras a fait oublier, et qui est fort éloigné de l'esprit séditieux mis en scène par certains marins, après la guerre, pour dénoncer l'emprise de l'Action française.

110

Certains sont d'ailleurs conscients des limites de cette désignation de maurrassiens et préfèrent penser qu'ils « étaient imbibés de maurrassisme », et que, sans connaître « tous les détours de la doctrine, ils en retenaient simplement qu'on ne pouvait être à la fois patriote et républicain »⁷⁸. C'est sans doute l'aspect périphérique de ce maurrassisme qui explique, au-delà de la défense du corps de l'accusation de collaboration, les dénégations du plus grand nombre. Cette imprégnation oblige ainsi à prendre avec circonspection l'alibi du protestantisme d'un certain nombre d'officiers de marine, lequel aurait fonctionné comme un garde-fou à l'idéologie d'Action française⁷⁹. En effet, outre le fait que certains protestants se sont largement accommodés de la stricte orthodoxie maurrassienne et que l'Action française s'est arrangée du protestantisme de certaines des figures qu'elle célèbre⁸⁰, ses idées infusent largement hors du cercle restreint de ceux qui s'en revendiquent⁸¹.

75 Charles Braibant, *Un bourgeois sous trois républiques*, Paris, Buchet-Chastel, p. 343.

76 *Id.*, p. 344.

77 *Ibid.*

78 Amiral Muselier, *Marine et Résistance*, *op. cit.*, p. 40. Cette imprégnation est confirmée par Georges Debat qui affirme que « les adhérents capables d'en connaître les prémisses, d'en comprendre le développement, de juger les conclusions n'étaient qu'une minorité cultivée et plus ouverte mais qui ne se risquait jamais jusqu'à la contestation » ; pour ce dernier, l'adhésion à la doctrine n'est d'ailleurs pas une condition nécessaire car « même ceux de mes camarades qui n'avaient pas adhéré à cette doctrine en étaient, sans qu'ils s'en rendissent compte, imprégnés » : voir Georges Debat, *Marine oblige*, *op. cit.*, p. 18-20.

79 Olivier Forcade, « Les milieux militaires et l'Action française », dans Michel Leymarie, Jacques Prévotat (dir.), *L'Action française, culture, société, politique*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2008, p. 133.

80 Ce dont témoigne la conférence prononcée par Colette Parent sur Abraham Duquesne : voir Colette Parent, « Abraham Duquesne », *Cours et conférences d'Action française, 1929-1930*, p. 214-237.

81 Comme le rappelle le commandant Debat, même si « la minorité libérale, souvent protestante, rejetait la forme et l'engagement royalistes, [...] la filiation positive de Maurras leur faisait

Cette constatation permet de rappeler que l'Action française des années 1930 n'est pas le mouvement séditieux que certains se sont plu à décrire après la seconde guerre mondiale, et qu'elle bénéficie d'une position institutionnelle reconnue, ainsi que d'une influence intellectuelle diffusant ses thématiques dans toute une pensée conservatrice, sans toutefois que cette dernière adhère à la remise en cause radicale du régime républicain. Comme le rappelle Georges Valois à Charles Maurras,

vous n'avez pas mobilisé une troupe pour la conquête du pouvoir, vous l'avez réunie pour faire régner l'esprit maurrassien. Mais comme il serait impossible de la maintenir sous pression avec cette seule raison, vous lui donnez l'objectif d'une restauration monarchique. Personne de votre État-major ne croit au coup de force⁸²...

Bien plus que de maurrassisme, c'est donc d'esprit maurrassien qu'il faut parler pour définir la sensibilité politique des officiers de marine, à la suite de la distinction établie par Georges Bernanos⁸³.

Ce détour par l'esprit maurrassien permet de comprendre que le fait d'avoir consciencieusement servi la République dans les années d'entre-deux-guerres ne permet nullement d'exonérer les officiers de marine d'une sympathie pour les thématiques d'Action française, partagées, il faut le rappeler, bien au-delà des cercles d'Action française. Qu'ils aient été attirés par la doctrine d'autorité véhiculée par l'Action française, dont on trouve une illustration dans l'importance accordée à la figure du chef dans l'enseignement dispensé par la marine à l'école navale ou au Centre des hautes études navales, semble notamment indiscutable⁸⁴.

admettre bien des conclusions, sinon les comportements de cette école » : cf. Georges Debat, *Marine oblige, op. cit.*, p. 19.

82 Cité dans *Non, l'Action française n'a bien servi ni l'Église ni la France*, Paris, La vie catholique, 1927, p. 173-174. On retrouve cette analyse dans les mémoires du comte de Paris qui rappelle qu'au début des années 1930, « le mouvement s'était engourdi dans son opposition systématique à la République. Brillant, romanesque, séduisant, il n'avait sans doute pas sérieusement envisagé, en aucun moment, la prise du pouvoir. Son combat incessant, sa fronde, son impertinence lui suffisaient » : Henri d'Orléans, comte de Paris, *Mémoires d'exil et de combat*, Paris, M. Jullian, 1979, réédition Le Livre de Poche, 1981, p. 100.

83 Voir ce texte de Georges Bernanos : « La pensée de M. Maurras n'informe guère que les lecteurs, en petit nombre, de ses livres, et si graves que soient les déformations qu'elle subit, l'illustre doctrinaire peut du moins en quelque manière y porter remède. L'esprit maurrassien, au contraire, caricature bourgeoise et académique de l'esprit totalitaire, apparaît comme une sorte de clemencisme évolué, où le vocabulaire traditionnel remplace avantageusement le vocabulaire matérialiste démodé », dans *Nous autres Français*, paru en 1939 et repris dans Georges Bernanos, *Essais et écrits de combats*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1971, t. I, p. 653-654.

84 Voir Capitaine de frégate Auphan, *Les Forces morales de l'officier*, Paris, École d'Application,

Le fait de n'être pas des maurrassiens de stricte obédience prêts à tous les engagements pour renverser un régime honni n'exonère toutefois pas les officiers de marine d'un sentimentalisme d'Action française, dont le vrai modèle, quoiqu'il en ait après l'esprit maurrassien, est la figure de Georges Bernanos. On est en effet confondu par la proximité des obsessions bernanosiennes avec celles que mettent en avant les officiers de marine. Parce que l'écrivain phare de l'Action française des années 1920 plaque sur la Marine des thèmes qui lui sont chers, il voit dans ses officiers les derniers représentants d'une règle restée pure où l'honneur est érigé en vertu cardinale. Cette représentation de la carrière d'officier de marine comme un absolu répond chez Bernanos au désenchantement devant la France de l'après première guerre mondiale : « Qui n'a pas vécu en ces temps-là ne sait pas ce que c'est que le dégoût »⁸⁵. Cette dénonciation de la décadence chère aux maurrassiens est présente chez les marins, comme le montre le discours de l'amiral Esteva rappelant à ses officiers qu'alors « qu'il fallait songer à faire l'éducation morale intellectuelle et spirituelle de la nation, on ne lui a proposé que de s'amuser, après l'immense effort accompli dans les dix années qui ont suivi l'armistice, pour reconstituer nos régions dévastées »⁸⁶. Même si Bernanos est loin d'être le seul à tenir ce discours, la place qu'il occupe dans l'entre-deux-guerres lui donne une audience considérable, notamment chez les marins auprès desquels il vit. Il s'installe en effet à Toulon, entre 1931 et 1934, et fréquente assidument, avant sa rupture personnelle avec Maurras en 1932, le cercle d'Action française de la ville où il revient en 1937, après son séjour à Majorque. C'est d'ailleurs dans ce cercle que le croise Georges Debat au début des années 1930⁸⁷, et c'est à Toulon qu'il noue des amitiés avec des officiers de marine dont « l'un des plus intimes était le commandant Jacquelin de La Porte des Vaux »⁸⁸.

Il nous est certes impossible d'affirmer que le commandant de La Porte des Vaux, qui rejoint les Forces navales françaises libres dès le mois d'août 1940, ait un moment été attiré par les thématiques maurrassiennes. On peut seulement noter que le tableau qu'en dresse le fils de Bernanos dépeint une figure héroïque qui évoque inmanquablement celles des temps passés : « Tête

1931, 21 p., dactyl., et capitaine de vaisseau Rouyer, *Le Chef*, Conférence d'État-major au Centre des hautes études navales, 1936-1937. 1 CC 220, SHD-Marine.

⁸⁵ Georges Bernanos, *La France contre les robots*, 1946. Repris dans Georges Bernanos, *Essais et écrits de combats*, op. cit., t. II, p. 1008.

⁸⁶ Amiral Esteva, « Instruction générale pour les officiers », n° 42 Cab. du 28 juin 1940. TTE 66. SHD-Marine.

⁸⁷ Georges Debat, *Marine oblige*, op. cit., p. 20.

⁸⁸ Jean-Loup Bernanos, *Georges Bernanos à la merci des passants*, Paris, Plon, 1986, p. 283.

brûlée, aventurier des mers [...] corsaire » autant d'épithètes qui résonnent dans les consciences des officiers de marine des années 1930, marquées par le sentiment d'un désenchantement du monde, volontiers cultivé par l'Action française. Ce sentiment est d'autant plus fort que la génération des années d'entre-deux-guerres a été élevée dans la nostalgie de la vieille Marine, dont l'amiral Decoux annonce le décès plus d'un demi-siècle après sa disparition⁸⁹. S'il s'agit évidemment de saluer la disparition de la flotte coulée à Toulon en novembre 1942, c'est tout un « esprit marine » englouti lors de la seconde guerre mondiale que l'amiral Decoux veut honorer.

Il nous semble à cet égard très remarquable que cet hommage vienne d'un des derniers marins à avoir été formé sur le *Borda*, dont la carrière de navire-école s'achève en 1913. La génération des marins arrivés aux postes de responsabilité dans l'entre-deux guerres a en effet été formée sur un navire à voile, construit en 1853, qui semble l'illustration parfaite d'un monde qui, déjà au moment de sa construction, commence à s'effacer mais dont le souvenir continue à être entretenu. Comme le rappelle Pierre Varillon dans son compte rendu des mémoires de l'amiral Schwerer, « c'était encore la vieille marine, où le vent était Dieu et le gabier son prophète »⁹⁰. Cette nostalgie de la « bouline » – l'art de la voile – est notamment rappelée par l'amiral Guillon qui rapporte avoir été agacé lors des soirées de fin d'année de l'École navale, les célèbres « beuglants », par « la dominante nostalgique, plaintive et douceâtre de l'ensemble : c'était toujours le regret de la voile et des voiliers disparus devant la toute puissance de la machine, l'aspiration vague à de lointaines campagnes, de l'attendrissement sur soi-même et un désenchantement de bon ton »⁹¹. Loin d'être propre à l'École navale, cette nostalgie d'un monde disparu dans la marine de guerre et en train de disparaître dans la marine de commerce, est très largement entretenue auprès du grand public comme en témoigne, l'année même du lancement du *Dunkerque*, l'exposition *À la Gloire de la marine à Voile*⁹². Et c'est donc sous cet angle qu'il faut comprendre le succès de l'œuvre de Paul Chack, qui met en scène une guerre navale qui n'existe plus au moment où il l'écrit, et dont il déplore la disparition⁹³.

89 Amiral Jean Decoux, *Adieu Marine*, Paris, Plon, 1957.

90 Pierre Varillon, « Les souvenirs maritimes de l'Amiral Schwerer », *L'Action française*, 22 juin 1933, p. 3.

91 Vice-amiral d'escadre Jacques Guillon, *De Carthage à Berchtesgaden*, *op. cit.*, p. 23.

92 Catalogue de l'exposition *À la gloire de la marine à voiles du xv^e au xix^e siècle*, au Musée de l'Orangerie, Paris, Éditions des musées nationaux, 1935, p. XVIII.

93 Le sentiment d'avoir tourné une page de l'histoire de la Marine s'observe dans les dénégations mêmes de Paul Chack qui, évoquant les hésitations d'un jeune homme désireux d'entrer dans la Marine mais craignant que les temps épiques de la marine à voile soient révolus, lui affirme que « la guerre de 1914-1918 a vu au moins deux abordages. Certaines rencontres de

Même si la coïncidence peut apparaître fortuite, il nous apparaît très révélateur que le passage de la voile à la vapeur, au milieu du XIX^e siècle, coïncide avec la fin de la monarchie. La nostalgie de la bouline est donc aussi la nostalgie d'une époque, le regret d'une Marine s'inscrivant dans la perte de tout un monde. Cette rêverie politique trouve naturellement dans les figures héroïsées des « quarante rois qui ont fait la France », pour reprendre le slogan de l'Action française, un succédané à ses chimères. Le tableau que dresse le commandant Debat des festivités monarchiques auxquelles participent les officiers de Marine à Toulon dans les années 1930 est à cet égard éloquent :

On entonnait la Royale ou quelque chant de la chouannerie. Tout cela était assez ridicule, mais, une fois faite la part d'un inévitable snobisme, cette exaltation d'un Ancien Régime bien idéalisé et l'évocation sublimée d'une reine légère et tragique témoignaient d'un romantisme qui n'était pas exempt d'une authentique fidélité⁹⁴.

114

Le portrait de ces officiers nostalgiques semble assez paradoxal au regard de la modernité que le corps incarne depuis la seconde moitié du XIX^e siècle. En réalité, on peut se demander si cette rêverie ne permet pas justement de supporter une réalité, celle d'une armée qui, jusqu'à l'apparition de l'aviation, est par excellence celle du progrès technique, l'armée du monde moderne. Que la période durant laquelle la France se dote d'une des flottes les plus homogènes et les plus modernes de toute son histoire soit aussi celle où les crispations nostalgiques se révèlent de la manière la plus aiguë, ne saurait être une simple coïncidence. Tout se déroule comme si ces crispations trouvaient dans le développement technique leur source et comme si, par compensation, l'acceptation du monde moderne passait par une survalorisation de son contraire, qu'on invoquait d'autant plus que le progrès technique l'avait mis hors de portée.

La place occupée par l'Action française dans la Marine de l'entre-deux-guerres ne saurait en définitive se réduire à une statistique impossible à établir ; le serait-elle d'ailleurs, qu'elle ne permettrait nullement de conclure au maurrassisme ou non des officiers de marine. En revanche, la diffusion d'une culture maurrassienne semble bien réelle, et elle a sans doute joué un rôle dans l'adhésion de ces officiers à la Révolution nationale, dont l'aspect réactionnaire

torpilleurs dans la Mer du Nord, sur les bancs de Flandre et dans l'Adriatique se sont achevées en vraies mêlées, à bout portant. Les exploits des vedettes lance-torpilles italiennes valent les plus belles actions des frégates, des bricks et des brûlots d'autrefois ». Cf. Paul Chack, *Tu seras marin, op. cit.*, p. 424.

⁹⁴ Georges Debat, *Marine oblige, op. cit.*, p. 20.

a pu combler leur rêve d'un retour à l'âge d'or. Comme le rappelle Ramon Fernandez,

monarchiste, la mission de Maurras aura été d'arracher le passé au passé et de rendre présent dans les esprits, et possible dans les choses, l'ordre traditionnel de la France monarchique que les maîtres de l'enseignement républicain considéraient comme définitivement passé. Sous son influence, on goûtait la joie d'espérer ce qu'on ne faisait plus avant que regretter, de penser et de vouloir, comme une chose réalisable, ce qu'on s'était résigné à rêver seulement comme un impossible retour en arrière⁹⁵.

Cependant, la rencontre de la pensée de Charles Maurras avec la sensibilité particulière des officiers de marine a aussi pu se faire parce que les responsables de l'institution ont, durant l'entre-deux-guerres, encouragé un discours permettant d'installer ces officiers dans la position particulière d'une élite exilée dont les valeurs étaient les seules à être restées pures dans une France corrompue. Dans cette logique, il est certain que le ralliement de l'Action française à la politique du maréchal Pétain a pu jouer un rôle d'entraînement. Pour autant, il serait absurde de conclure trop rapidement que la formation d'Action française a entraîné chez les officiers de marine une adhésion inconditionnelle à la politique de collaboration. En effet, la trajectoire d'un Honoré d'Estienne d'Orves⁹⁶ est là pour rappeler que l'adhésion au royalisme, sinon toujours à l'Action française, a aussi animé un patriotisme intransigeant pour lequel la libération du territoire primait sur toute affiliation politique.

On peut enfin se demander si l'obligation d'apolitisme n'a en définitive pas été pervertie de sa fonction première et n'a pas surtout eu pour conséquence d'étouffer les interrogations politiques, ce qui permit à une sensibilité englobant dans une même critique le régime républicain et ses institutions, de s'épanouir en toute liberté. Il y aurait donc une sorte de « maurrassisme de carré », comme il y a des opinions de salon, et d'autant plus inoffensif qu'il ne pouvait, en régime républicain, avoir de conséquences politiques. Comme le rappelle le médecin général Hesnard,

favorisé par la règle militaire : *pas de religion, pas de politique*, édictée par la crainte de l'indiscipline, ce dédain de la chose publique [...] imposait [aux officiers] une réelle indigence d'opinions quant à leur rôle de citoyen. Seules, de vagues

95 Ramon Fernandez, *Itinéraire Français*, Paris, Éditions du Pavois, 1943, p. 102.

96 Sur les sentiments royalistes d'Honoré d'Estienne d'Orves, on consultera avec profit l'ouvrage d'Étienne de Montety, *Honoré d'Estienne d'Orves. Un héros français*, Paris, Perrin, 2001 ; Rose et Philippe Honoré d'Estienne d'Orves, *Honoré d'Estienne d'Orves, pionnier de la résistance. Papiers, carnets et lettres*, Paris, France-Empire, 1985.

tendances politiques modérées ou surannées – une aspiration monarchique chez quelques-uns, chez les autres une obscure démocratie chrétienne ou un radicalisme conformiste bon teint – se faisaient parfois jour dans leurs critiques sans indulgence des autorités du jour, à base de mépris courtois à l'égard des ministres et des parlementaires⁹⁷.

Avec l'effondrement de la République et les possibilités offertes aux officiers de marine, ce « maurrassisme de carré » s'est mué chez certains en une radicalité exacerbée par la rumination en vase clos dans les années d'entre-deux-guerres, et alliée à l'absence de confrontation au monde réel qu'imposait la loi et qu'encourageaient les responsables de la Marine.

⁹⁷ Médecin général Angelo Hesnard, *Honte sur Bizerte*, manuscrit des mémoires du médecin général Hesnard concernant les événements de Bizerte, SHD-Marine, en cours de classement. Il retrouve là les accents du contre-amiral Sablé qui rappelle le « manque général de culture civique [du corps des officiers de marine], qui a pu le tenir à l'écart des grands mouvements nationaux » : cf. Vice-Amiral Sablé, « Rapport à M. le Ministre de la Marine sur l'activité de la commission militaire d'épuration de la marine », 21 mars 1945, p. 4. (SHD-M. 3 BB8 CE 2).

UN MARIN EN POLITIQUE : L'AMIRAL PLATON, 1940-1944

Odile Girardin-Thibeaud
Centre d'études des mondes moderne et contemporain

Faire de l'amiral Platon une étude de cas pour aborder la relation entre Marine et politique n'a rien d'incongru, ne serait-ce que parce que Platon, qui fut secrétaire d'État aux Colonies de septembre 1940 à avril 1942, et secrétaire d'État auprès de Laval d'avril 1942 à mars 1943, est un des rares amiraux ayant exercé une fonction dans le gouvernement de Vichy à revendiquer avoir été un homme politique. En effet, il avoue avoir accepté la place de secrétaire d'État auprès de Laval parce qu'il ne voyait

aucun poste qui pût, dans la Marine du moment, convenir à un ancien ministre, et celui-là même, pleinement et exclusivement militaire, convenait-il bien à un officier qui, si particulier et militaire qu'eût été pendant son commandement le secrétaire d'État aux colonies, était devenu en 20 mois un 'homme politique'¹.

De tous les ministres du régime de Vichy, il est un de ceux qui présente la longévité au gouvernement la plus élevée après Laval : trente mois. Rien ne le prédisposait à une telle carrière gouvernementale. L'objet de cette communication n'est certes pas de retracer son cursus², mais il faut toutefois souligner que pour brillant qu'il fut, il n'en présente pourtant pas un caractère d'exemplarité³ : pour l'accès par exemple au grade de contre-amiral – qui intervient en octobre 1939 alors qu'il a cinquante-trois ans – Darlan le classe

1 Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), Fonds Aragon, papiers Platon, dossier « Notes au maquis » : Note de Charles Platon du 23 août 1944, *Ma participation au gouvernement Laval*.

2 Service historique de la Défense-Département Marine (désormais SHD-Marine), CC7 4^o Moderne 1078/2.

3 Cet avancement, un peu moins rapide que celui de ses collègues, n'est vraisemblablement pas uniquement lié à des aptitudes moindres. Son manque de réseau et de relais au sein de l'institution peuvent aussi expliquer cette situation.

parmi les officiers âgés⁴. Moins que tout autre, il a été préparé par ses fonctions dans la marine à exercer un rôle politique. Rien dans sa carrière ne lui a permis d'approcher la sphère politique : contrairement à un certain nombre de ses collègues⁵, il n'a jamais occupé de fonction au cabinet du ministre. Il lui faut attendre d'avoir quarante-sept ans pour avoir un poste en État-major général, celui de chef du troisième bureau⁶. Au cours de sa carrière, il se trouve dans la hiérarchie de Gensoul, Robert, de Laborde, Abrial, Duplat⁷, mais n'en a pas pour autant établi de relations privilégiées et de façon certaine n'appartient pas au cercle des « Amis de Darlan ». Son entrée en politique est donc une surprise et le projette en pleine lumière.

L'historiographie, assez silencieuse sur ce personnage, le présente à juste titre comme un anglophobe, anti-maçon forcené rejoignant le camp de l'ultra-collaborationnisme⁸. Si cela est incontestable, Platon en politique, c'est aussi un parcours, des idées, des valeurs, un projet politique mis en œuvre dans une pratique ministérielle, dont il faut tenter de repérer les marqueurs pour en apprécier la spécificité éventuelle. Les notes produites lors de sa pratique ministérielle ainsi que l'appareil réglementaire pris à son initiative, ses rapports

4 SHD-Marine, TTC 1.1, cité par Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Lettres et notes de l'Amiral Darlan*, Paris/Caen, Economica/Mémorial de Caen, 1992, p. 130.

5 Parmi les officiers généraux de marine présents dans les sphères politiques vichyssoises et ayant été soit chef ou directeur de cabinet soit officier d'ordonnance du ministre, on peut citer quelques exemples : Auphan, Bourragué, Darlan, Dupré, Gouton, Jardel, Herr, Marquis, Michelier et Ven.

6 Il occupe cette fonction de septembre 1933 à octobre 1935.

7 Il est en position de n-1 avec : Gensoul (qu'il a croisé à l'École de Guerre navale et au Centre des hautes études navales de novembre 1926 à août 1927 en tant que professeur de tactique de surface, Gensoul y étant auditeur), sur le *Provence* de février à août 1931 et à l'État-major général de septembre 1933 à octobre 1934 ; Abrial de février à avril 1931 à la 1^{re} escadre, de septembre 1934 à septembre 1935 à l'État-major général et de décembre 1939 à juillet 1940 au sein des Forces maritimes du Nord ; avec Duplat de novembre 1935 à mai 1936, à la 2^e escadre. Il est en position de n-2 avec Robert entre avril 1931 et octobre 1932 à la 1^{re} escadre ; avec de Laborde de juin 1936 à novembre 1937 à la 2^e escadre.

8 Quelques exemples : Pascal Ory souligne la complicité objective de l'amiral avec le Parti Populaire Français de Jacques Doriot, dans *Les Collaborateurs, 1940-1945*, Paris, Le Seuil, 1980, p. 104 ; Jean-Baptiste Duroselle rapporte le caractère d'« anglophobe passionné » de l'amiral, dans *Politique étrangère de la France, L'abîme, 1939-1944*, Paris, Le Seuil, 1986, p. 320 ; Philippe Burrin évoque « l'amiral Platon, un ardent collaborationniste », dans *La France à l'heure allemande, 1940-1944*, Paris, Le Seuil, 1995, p. 170 ; Robert O. Paxton évoque sa volonté de lutter contre la présence anglo-américaine en Algérie et au Maroc lors de son voyage en Tunisie en novembre 1942, dans *La France de Vichy*, Paris, Le Seuil, 1997, p. 372. Signalons la seule biographie sur le personnage : Jean-Marc van Hille, *Le Vice-amiral Platon 1886-1944 ou les risques d'un mauvais choix*, Estadens, Pyrègraph, 2001, ainsi que notre article « L'ultra collaborationnisme d'un amiral en politique : l'amiral Platon, 1943-1944 », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, n° 9-10, 2006, p. 265-272, synthèse de notre mémoire de master, *L'Amiral Platon en politique, 1943-1944*, université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 2007.

et lettres rédigés après son départ du gouvernement, ses notes écrites lors de sa détention au maquis entre juillet 1944 et son exécution fin août 1944, quelques éléments de correspondance privée permettent de retracer cet itinéraire.

UN HÉRAUT INTRANSIGEANT DE LA RÉVOLUTION NATIONALE

Valeurs et principes du projet politique de Platon

L'engagement de Charles Platon dans la Révolution nationale, ses positions en matière coloniale et de collaboration reflètent ses choix politiques. Il est le prosélyte zélé de toutes les valeurs de la Révolution nationale et en représente la tendance dure. Il partage en tous points le diagnostic du maréchal Pétain sur les causes de la défaite. Dans ses notes manuscrites pour une conférence devant le Service d'Ordre de la Légion à Pujols-sur-Dordogne, en août 1942⁹, il affirme en des termes analogues à ceux de Pétain que « l'absence de discipline, l'esprit de jouissance, la destruction de la famille [sont] à l'origine du mal ». En septembre 1942, il développe dans *Faire Face*, le journal du Service d'Ordre de la Légion, des thèmes identiques¹⁰ : « Ce n'est pas l'ennemi qui nous a battus ; c'est la veulerie, c'est le régime des facilités, c'est la camaraderie secrète, c'est l'esprit de lucre et de jouissance, les francs-maçons, la juiverie et les trusts ». Il prône l'obéissance et l'ordre, nécessaires pour restaurer la grandeur de la France : « Et d'abord le loyalisme, l'amour du chef, le dévouement absolu à sa personne ; le courage ensuite et la valeur personnelle, la patience, l'honnêteté, la discipline enfin et par-dessus tout »¹¹. Ces appels au dévouement, à l'honneur, au courage, au sacrifice émaillent également les préfaces qu'il a rédigées pour les ouvrages du capitaine Bonnet¹² ou d'Hervé Cras¹³. La famille, « première cellule de la société », est pour lui la pierre angulaire de tout redressement, et il célèbre la politique nataliste du régime : « Le culte de la famille a assuré les grandes époques de notre histoire. La stérilité de la famille assurerait la ruine définitive de la France »¹⁴.

9 Archives nationales (désormais AN), F1a 4030, scellé n° 3, Notes manuscrites sous forme de plan pour une conférence devant le Service d'Ordre de la Légion, à Pujols-sur-Dordogne le 18 août 1942.

10 *Ibid.*, scellés n° 14, feuillets 2 à 6, Article pour *Faire Face*, journal du Service d'Ordre de la Légion, septembre 1942.

11 *Ibid.*

12 Gabriel Bonnet, *Mémorial de l'Empire : à la gloire des troupes coloniales. Exergue du Maréchal Pétain. Récits recueillis par le Capitaine G. Bonnet*, Paris, Séquana, 1941.

13 Hervé Cras, *Jaguar, Chacal, Léopard, la 2^e division de contre-torpilleurs à Dunkerque*, Paris, Séquana, 1942.

14 AN, F1a 4030, scellé Platon n° 3, Notes manuscrites sous forme de plan pour une conférence devant le Service d'Ordre de la Légion à Pujols-sur-Dordogne le 18 août 1942.

Ces conceptions lui font dénoncer le régime de la III^e République et les partis politiques, véritables « plaie[s] du régime parlementaire »¹⁵, sur lesquels il veut exercer un contrôle¹⁶. Une véritable défiance à l'égard du suffrage universel le conduit à désirer un État autoritaire, « indépendant à l'égard des sujets, chose indispensable pour assurer l'impartialité de ses décisions »¹⁷. L'enjeu fondamental du redressement intérieur passe par la nécessaire mise au pas des administrations et, de fait, de toute la société française qu'il convient d'épurer : « Le problème capital et qui selon moi domine les autres [est celui] de l'épuration des administrations, des francs-maçons, des juifs et des apatrides : je n'ai pas de pitié à revendiquer pour eux, la détresse française requérant toute celle dont je suis capable »¹⁸. Il est le fer de lance de la lutte contre la franc-maçonnerie en tant que chef du Service des sociétés secrètes qu'il structure et qu'il tente d'imposer face à Bernard Faÿ et aux Allemands¹⁹. Il tente de promouvoir une législation de plus en plus dure²⁰. Cet engagement sans restriction dans la Révolution nationale l'amène à participer activement au culte du maréchal dans le cadre du Comité d'attribution de la francisque, dont il est vice-président à partir de juillet 1942 et membre actif avec trente-et-un parrainages, après avoir été un des premiers récipiendaires de cette décoration (n° 16)²¹.

En matière économique et sociale, l'amiral Platon est moins disert et semble plus opérer par ralliement à des formules, à des slogans. Son discours reste vague, abscons, et ne semble pas correspondre à un projet bien structuré. Les quelques notes qu'il a laissées et sa pratique le montrent comme ardent défenseur de la Charte du travail. Il refuse que la valeur travail soit soumise au marché de l'offre et de la demande, soulignant qu'il ne s'agit pas d'une marchandise comme une autre mais qu'il en va de la dignité humaine²², et

15 *Ibid.*

16 AN 3W316, note de Platon à Pétain, 14 juin 1943, Annexe III.

17 AN F1a 4030, scellé Platon n° 3, Notes manuscrites sous forme de plan pour une conférence devant le Service d'Ordre de la Légion à Pujols-sur-Dordogne le 18 août 1942.

18 *Ibid.*

19 Dominique Rossignol, *Vichy et les francs-maçons, la liquidation des sociétés secrètes 1940-1944*, Paris, Éditions Jean-Claude Lattès, 1981, p. 143-149 ; Antoine Compagnon, *Le Cas de Bernard Faÿ, du collège de France à l'indignité nationale*, Paris, Gallimard, 2009, p. 92-114.

20 Platon propose d'élargir la publication des noms des francs-maçons dans le *Bulletin officiel* aux agents des services publics concédés et aux dignitaires de la franc-maçonnerie d'un rang moins élevé.

21 Françoise Gaspard, Gérard Grunberg, « Les titulaires de la francisque gallique », dans René Rémond (dir.), *Le Gouvernement de Vichy 1940-1942, institutions et politiques : colloque sur le gouvernement de Vichy et la Révolution nationale 1940-1942*, Paris, 6-7 mars 1970, extraits des rapports et débats, Paris, Armand Colin, Fondation nationale des sciences politiques, 1972, p. 71-85.

22 AN, F1a 4030, scellé Platon n° 3, Notes manuscrites sous forme de plan pour une conférence devant le Service d'Ordre de la Légion à Pujols-sur-Dordogne le 18 août 1942.

reste très méfiant à l'égard des grandes entreprises, « trusts associés au grand capital » dans le complot synarchique²³.

La politique coloniale

Au-delà des intentions proclamées, l'exercice ministériel de Platon permet d'illustrer ses conceptions politiques. Dans le projet de constitution impériale²⁴ présenté devant le Conseil national à l'automne 1941, Platon tente de concilier la spécificité locale de chaque territoire, avec la cohésion de l'Empire en tant qu'entité et un État fort. Il crée une personnalité impériale dissociant l'Empire de la Métropole, mais dont le chef reste le chef de l'État. Rejetant l'assimilation, qui ne tient pas compte des spécificités, il prétend proposer un renforcement de l'autorité locale et une reconnaissance des particularismes. Mais il s'agit d'un trompe-l'œil. La représentation des colonies se fait par un Conseil d'Empire dont les membres sont en fait désignés, pour la moitié au moins, par le chef de l'État. L'autonomie administrative est exercée par le gouverneur général nommé par le chef de l'État et responsable devant lui seul. Le recrutement des fonctionnaires reste métropolitain et leur gestion de carrière reste de la compétence de l'administration centrale. L'autonomie législative proposée ne renvoie qu'à la loi locale, premier niveau de loi créé. Elle relève du gouverneur général et se réduit à la déclinaison de la législation indigène ou coloniale, définie par le chef de l'État avec le seul Conseil d'Empire. Ce deuxième niveau de loi coloniale régit la population indigène, la législation du commerce, l'organisation administrative, judiciaire, financière et les principes fondamentaux de la législation indigène. La loi impériale, troisième niveau, qui résulte de la collaboration entre le chef de l'État assisté par le Conseil d'Empire et l'assemblée métropolitaine, concerne les droits politiques des Européens, l'état civil, le droit de propriété, le culte, le travail, le droit pénal, les régimes douanier et monétaire. La loi locale se trouve ainsi réduite aux modalités d'application de la loi impériale et coloniale et toutes matières ou délégations qui lui auront été données. Enfin, l'autonomie financière est également proposée sous le principe du *self-supporting*. Mais Platon souhaite maintenir sous perfusion ces territoires en n'excluant ni prêts ni dons car « à tout prendre, il n'est pas mauvais que les possessions extérieures

23 Olivier Dard, *La Synarchie*, Paris, Perrin, 1998, p. 8-42.

24 Michèle Cointet, *Le Conseil national de Vichy, vie politique et réforme de l'État en régime autoritaire, 1940-1944*, Paris, Aux amateurs de livres, 1989, p. 174-179 ; AN, 2 AG 646, Mémoire présenté par le directeur des affaires politiques au secrétariat d'État aux Colonies, Gaston Joseph, pour servir à l'élaboration des dispositions d'ordre constitutionnel concernant l'Empire et la réforme du régime législatif des territoires d'outre-mer. Le texte est certes rédigé par ce fonctionnaire. Mais il est difficile de penser qu'il ait pu être établi sans l'accord de Platon. Par ailleurs, il s'inspire d'une note du 22 juillet 1941 de Platon, et les débats devant le Conseil national soulignent son adhésion totale à ce projet.

[puissent] ainsi être tenues dans un état de dépendance indiscutable : c'est une sauvegarde contre les tentations d'indépendance et, quelque cynique que soit la remarque, la plus solide garantie de l'unité »²⁵.

Le projet de Platon est un projet autoritaire où le pouvoir du chef de l'État est central ; l'Empire devient sa chasse gardée et celle du ministre ; toute représentation élue est supprimée ; les assemblées ne sont que consultatives et leurs représentants choisis ; le cloisonnement de la société coloniale est pérennisé avec des législations différentes. Le rapport est certes rejeté mais, dans sa pratique, Platon en met en œuvre des pans entiers. C'est ainsi qu'il institue un ensemble de lois et décrets permettant la suspension de tout corps élu²⁶, réorganise le développement économique de l'Empire avec la création d'une agence unique²⁷, et surveille attentivement la constitution des groupements professionnels, ou encore la nomination d'administrateurs dans certains types de sociétés²⁸. Il favorise la promotion d'un « folklore authentique » en favorisant un retour aux traditions, conformément aux idéaux de la Révolution nationale, tout en maintenant des pratiques coloniales inflexibles. Mais, comme le montre Éric Jennings, cette politique a pour effet indirect d'entrouvrir la porte à la revendication des particularismes et de faire le lit des mouvements de résistance Outre-mer²⁹.

122

La collaboration

La conception qu'a Platon de la collaboration avec l'Allemagne évolue au gré de la situation internationale. Dans un premier temps, s'il en admet la nécessité, il la souhaite distante et méfiante. Il la perçoit comme la conséquence logique

25 *Ibid.*, p. 100.

26 Loi du 8 décembre 1940, *JO* du 12 décembre 1940, relative à la suspension aux colonies des conseils généraux et conseil municipaux ; loi du 28 février 1941, *JO* du 6 mars 1941, suspendant les sessions des conseils d'administration des offices des mutilés combattant, victimes de la guerre et pupilles de la nation des colonies et des territoires sous mandat ; décret du 24 octobre 1941, n° 4490, *JO* du 29 octobre 1941, portant possibilité pour le secrétaire d'État de prononcer la suppression des chambres de commerce coloniales ou d'en modifier la composition.

27 Loi du 22 janvier 1941, *JO* du 11 février 1941, portant organisation de l'agence économique des colonies françaises.

28 Décret du 21 mai 1941, n° 2195, *JO* du 29 mai 1941, stipulant que la nomination d'un administrateur doit être confirmée « pour toute société ayant son siège social dans les territoires relevant de l'autorité du secrétaire d'État aux Colonies, ayant une exploitation dans lesdits territoires, dont le capital est égal ou supérieur à 20 millions de francs, et qui a obtenu de l'État, d'une collectivité ou d'un établissement public soit une concession de distribution d'eau, de gaz ou d'électricité, soit une concession de transports aériens, maritimes ou terrestres ainsi que dans toute société ou l'État, une collectivité ou un établissement public détient, à quelque titre que ce soit une participation au capital égale ou supérieure à 20% ».

29 Éric Jennings, *Vichy sous les tropiques, La Révolution nationale à Madagascar, en Guadeloupe, en Indochine, 1940-1944*, Paris, Grasset, 2004, p. 307-310.

de la défaite, de l'armistice et de l'occupation³⁰, et non comme un « mariage d'amour »³¹ ; elle est obligatoire, le souci de l'avenir l'impose. Dans ce contexte, il faut certes obéir aux demandes allemandes et les satisfaire, mais seulement dans la mesure du possible, car tout n'est pas acceptable³². La collaboration est un moyen pour régénérer et unir la France afin que sa grandeur soit reconnue au moment de la paix générale. L'amiral Platon la présente donc comme un mal nécessaire. Il considère qu'il faut se méfier de la duplicité des occupants³³ et le collaborationnisme lui paraît non seulement desservir la France, mais aussi faire le lit du gaullisme³⁴.

Mais, progressivement, Platon devient partisan d'une collaboration renforcée avec l'Allemagne, et tout d'abord en matière militaire. Il esquisse cette position dès 1941 dans le cadre des protocoles de Paris, suivant en cela le courant porté par l'amiral Darlan qui a voulu et négocié ces accords, et qui espère une contrepartie politique aux concessions militaires de l'État français. Au cours d'une négociation nocturne, l'amiral Platon concède aux Allemands le ravitaillement de leurs sous-marins dans le port de Dakar, l'utilisation des installations portuaires par leurs forces de surface, ainsi qu'un point d'appui pour leur aviation et la prise en charge par la France de la défense de ces installations³⁵. Il est difficile aujourd'hui de savoir quelle marge de manœuvre Darlan lui avait réellement accordée. Mais cet accord – qui ne fut jamais appliqué – révèle bien son état d'esprit. Son soutien au projet sans suite de Légion du Tchad de l'amiral de Laborde illustre également cette position³⁶. Le débarquement d'Afrique du Nord et le sabordage de la flotte en novembre 1942 le convainquent de la nécessité de se joindre aux Allemands pour assurer la victoire de l'Axe face aux Alliés, car son anglophobie lui rend la victoire des Anglo-américains inacceptable. Dès le 8 novembre, il souhaite engager les forces françaises. À ce titre, il demande à l'amiral Darlan d'envisager l'intervention de l'aviation française et appuie vivement le maréchal Pétain qui souhaite donner son autorisation au survol

30 AN, 3W316, note du 17 septembre 1942 sur les orientations possibles de la politique française. Dans cette note il retrace l'évolution de la collaboration.

31 AN, F1a 4030, scellé Platon n° 3, notes manuscrites sous forme de plan pour une conférence devant le Service d'Ordre de la Légion à Pujols-sur-Dordogne, le 18 août 1942. Même remarque que précédemment.

32 AN, 3W316, note du 17 septembre 1942 sur les orientations possibles de la politique française.

33 AN, 72 AJ 249, dossier 12, Mémoire sur la distinction entre collaboration et collaborationnisme rédigé par Platon. Non daté, mais au vu du contenu, il a vraisemblablement été rédigé entre 1940 et 1942.

34 *Ibid.*

35 Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989, p. 410-412.

36 AN 3W201. Huit lettres de l'amiral de Laborde à Platon du 14 août au 31 octobre 1942.

de la France pour envoyer des avions allemands en Italie du Sud, et à l'accès aux terrains si nécessaire³⁷. Le 13 novembre, Platon adresse une note rageuse au maréchal dans laquelle il prône la reprise des armes par solidarité avec ceux qui se sont battus, pour des raisons d'honneur devant l'Histoire et pour ne pas hypothéquer le redressement national³⁸. Rentrer en lice aux côtés de l'Allemagne ne lui paraît présenter aucun inconvénient : si les Allemands gagnent, la France n'aura pas tout perdu ; s'ils perdent, la France aura certes perdu l'Afrique du Nord mais aura sauvé son honneur pour ses enfants. Il reconnaît partager des buts identiques avec l'occupant : « Il n'y a pas de déshonneur à combattre à côté des Allemands. Le secours n'a d'ailleurs pas d'odeur. Mais il ne s'agit pas même de secours, il y a tout court unité de cible, qu'importe la force des choses, à laquelle [il] est bon de se soumettre »³⁹. Puis il multiplie, sans succès, les gestes en faveur d'une collaboration militaire. Il autorise, malgré l'opposition de l'amiral Auphan, l'ouverture des aérodromes de Tunisie à la *Luftwaffe*. Lors de son voyage des 15-16 novembre 1942, il s'efforce de réorganiser les relations franco-allemandes avec Rudolf Rahn⁴⁰ et rappelle par écrit les ordres de défendre le territoire contre l'invasion anglo-américaine. Le projet de Phalange africaine⁴¹ s'inscrit tout à fait dans ce contexte, même si Platon n'en n'est pas à l'origine. Sur l'ensemble de ces projets, il n'est en fait jamais suivi.

À partir du milieu de l'année 1943, libéré de toute fonction officielle, Platon envisage une collaboration policière, amorce d'une véritable collaboration politique. C'est le projet de Corps des Volontaires Français placé sous la responsabilité d'André Besson-Rapp, ancien inspecteur du Service des sociétés secrètes. Leur mission est « de maintenir l'ordre en cas de troubles ou de soulèvements consistant en particulier de tentatives de débarquements anglo-américains ». Mais sa participation à ce projet n'est peut être pas dénuée d'intérêt personnel puisque cette troupe a également pour mission « de protéger contre les fauteurs de ces troubles ou contre les Anglo-américains [...] des personnes ayant collaboré avec l'Allemagne »⁴². Dès juillet 1943, Platon renonce à s'impliquer dans cette aventure, même s'il continue à en défendre la pertinence auprès de Pétain à l'automne. De fait, ce projet, conçu

37 AN, 72AJ249, dossier 12, Procès-verbal du conseil des ministres du 8 novembre 1942, 11H.

38 AN, 3W316, Avis sur la situation en Afrique du Nord après le débarquement anglo-américain et la position de Darlan, note de Platon à Pétain, du 13 novembre 1942.

39 *Ibid.*

40 Conseiller de légation à l'ambassade d'Allemagne à Paris, puis ministre plénipotentiaire en Tunisie de novembre 1942 à mai 1943.

41 AN, AJ 40 1211, Rapports sur les événements d'AFN (1942-1943), autorisation de création d'un corps de troupes d'honneur, phalange (mars-juillet 1943).

42 AN, 72AJ 249, dossier 12, note de Platon à Pétain du 14 juin 1943.

comme un contrepoids à la Milice échoue, ne dépassant pas les limites de la Gironde et se réduisant à une quarantaine d'hommes⁴³.

Durant l'été de 1943, Platon conçoit une collaboration que l'on pourrait qualifier d'égalitaire, d'État à État. « La collaboration n'est pas pour moi ce que nous avons pratiqué tous les jours : un régime dans lequel le vainqueur traite le vaincu 'à coups de pied dans le derrière'. Ceci, si j'étais le Chef du gouvernement, je ne le tolérerais pas et je pense qu'il y a mieux à faire dans l'intérêt de nos deux peuples »⁴⁴. Il prône dans un projet de lettre à Hitler, qu'il soumet au maréchal Pétain, une attitude allemande plus compréhensive et « de caractère moins exclusivement coercitif »⁴⁵. Cela nécessite de reconsidérer les modalités de collaboration et suppose un « changement d'orientation dans l'attitude allemande ». La France doit être traitée comme une alliée à part entière pour pouvoir à terme construire une Europe fédérale dont le pivot serait l'entente franco-allemande⁴⁶. Dans cette dynamique, la France doit réaffirmer sa souveraineté. Dans sa note du 14 juin 1943 au maréchal Pétain, il affirme qu'elle doit ramener le siège de son gouvernement à Paris, réunifier les deux zones, reconstituer progressivement ses forces armées pour lutter contre les armées dissidentes et assurer elle-même la sécurité intérieure par la création d'une police sûre et le contrôle des partis. Dans cette perspective, l'Allemagne doit certes garder un rôle de contrôle, mais la gestion doit revenir aux autorités françaises : projet ambitieux mais une fois encore déconnecté des réalités politico-stratégiques. En 1941, l'amiral Platon prônait la collaboration militaire alors que l'Allemagne était victorieuse et n'avait donc pas besoin de la France ; en 1943, il défend l'idée d'une collaboration totale avec l'Allemagne alors que sa suprématie est partout battue en brèche. Ce n'est donc pas par opportunisme que l'amiral Platon se rallie définitivement et inéluctablement à l'Allemagne, mais parce qu'elle représente à ses yeux le seul rempart contre le communisme et la victoire anglo-américaine.

Les projets de Platon s'organisent donc autour de principes comme le culte de la personnalité, de l'autorité et de l'ordre ; le refus du capitalisme et du libéralisme ; la défense du corporatisme ; l'exaltation de l'empire colonial français ; l'antisémitisme ; le rejet des partis politiques, du marxisme et de la démocratie. Progressivement, il vise à une collaboration totale avec l'Allemagne,

43 Archives départementales Gironde 59J262, fonds Terrisse, et 17W113 prolongé sous la cote A2 concernant A. Besson-Rapp. Le corps franc fut engagé dans des actions de répression contre des maquis de Gironde et commit des exécutions sommaires, en particulier à Sainte-Foy-la-Grande.

44 *Ibid.*, Notes sur une conversation avec le Docteur Gerhardt, 14 juin 1943.

45 AN, 3W316, Projet de lettre à Hitler du 22 juillet 1943.

46 *Ibid.*

définie comme une relation d'État souverain à État souverain. Peut-on repérer dans le parcours, dans les choix politiques de Platon des emprunts à une idéologie politique, des influences, des événements déterminants ?

LES CLÉS D'UNE TRAJECTOIRE

Les proximités idéologiques

Le projet politique de Platon fait appel à tout un « bric à brac idéologique »⁴⁷ qui renvoie aux idéologies nationalistes. Il ne suffit pas, cependant, de souligner une culture commune – valeurs, idées, comportements – avec la droite nationaliste : encore faut-il tenter de mettre à jour des connexions, des réseaux. La question est d'autant plus difficile que Platon, conformément à son statut de militaire, n'a, vraisemblablement, jamais appartenu à un parti⁴⁸.

126

Les journaux retrouvés à son domicile permettent de cerner ses intérêts. Platon est assurément un lecteur assidu de Maurras et de *L'Action française*, y compris après 1943⁴⁹. Il annote et commente ces textes, sans doute dans un but de rédaction de mémoires. Éric Jennings lui prête une relation directe, continue et fréquente avec Maurras, surtout lors de sa gestion du secrétariat d'État aux Colonies⁵⁰. Néanmoins, il faut être prudent sur d'éventuelles communautés de vue concernant le royalisme, le rôle de la religion...

Quelques connexions peuvent être établies avec les Jeunesses Patriotes de Pierre Taittinger. En effet, un certain nombre de ses collaborateurs ou interlocuteurs sont des proches du mouvement : le capitaine de frégate Émile Brunet, chef de cabinet, est lié à Maurice, président des Jeunesses Patriotes Anciens Combattants et membre du comité directeur des Jeunesses Patriotes ; Robert Vallery-Radot, rédacteur en chef des *Documents maçonniques*, est chef de la rubrique de politique étrangère de *L'Ami du Peuple*⁵¹ ; Roger de Saivre, chargé des colonies au cabinet civil de Pétain d'août 1941 à décembre 1942 et comme Platon membre du Comité de la Francisque, est un proche de Taittinger et un soutien ardent du mouvement « La Jeunesse de la France et d'Outre-mer ».

⁴⁷ Expression empruntée à Jean Philippet, *Le Temps des ligues : Pierre Taittinger et les jeunesses patriotes : 1919-1944*, thèse de doctorat en histoire, Institut d'études politiques, 2000, p. 2068.

⁴⁸ AN, 3W316, Rapport de Platon à Pétain sur l'état de la France à la Toussaint de 1943. Cette affirmation de Platon contredit ce qu'affirme une note des Renseignements généraux du 20 mai 1943, Archives de la préfecture de Police de Paris, GA 13-9, dossier Platon.

⁴⁹ AN, F1a 4031, scellés n° 17 : outre des numéros de *L'Action française*, furent également retrouvés des numéros de *L'Appel*, *Je suis partout*, *Au pilori*, *L'Œuvre*, *Les Nouveaux Temps*.

⁵⁰ Éric Jennings, *Vichy sous les tropiques*, *op. cit.*, p. 38.

⁵¹ Jean Philippet, *Le Temps des ligues*, *op. cit.*, p. 2177-2178.

Des proximités avec les mouvements collaborationnistes de Jacques Doriot et Marcel Déat peuvent également être identifiées. Chronologiquement, Platon se rapproche d'abord du Parti populaire français de Doriot au printemps 1943. Un anticommunisme virulent explique certainement cette convergence, tout comme la volonté de promouvoir le développement d'une économie impériale et la création d'un État autoritaire. Mais il y a une nette opposition sur le ralliement au maréchal : il est indéfectible chez Charles Platon, il fut purement tactique chez Doriot. Opposition fondamentale également sur la souveraineté française, exprimée au travers de la symbolique militaire : jamais Platon n'a envisagé de porter autre chose que l'uniforme français, et lorsqu'il affirme en juillet 1944 aller servir ailleurs dans le cas où sa demande de reprendre du service ne lui serait pas accordée⁵², il pense vraisemblablement à la Milice, à laquelle s'est déjà rallié un de ses fils. La fidélité au Maréchal et au drapeau français sépare inéluctablement Platon de Doriot. Les deux hommes ne se sont d'ailleurs vraisemblablement jamais rencontrés et le soutien du PPF à Platon est essentiellement le fait d'un des lieutenants de Doriot, Jean Fossati⁵³.

Quant à Marcel Déat, Platon ne s'en rapproche qu'à partir de mai 1944, en intercédant pour lui auprès de Pétain, puis en acceptant de porter au Maréchal la déclaration du 5 juillet qui exige une répression accrue et l'engagement effectif dans la guerre contre les Alliés. L'amiral Platon est un lecteur attentif de *L'Œuvre* : on a retrouvé à son domicile une vingtaine d'articles de Déat, soulignés et annotés⁵⁴. Pourtant, les divergences sur le projet politique sont substantielles : Déat est un adversaire du gouvernement de Vichy⁵⁵. Sa fidélité – de façade – à un certain nombre de valeurs du régime défunt, l'anticléricalisme, la République, le suffrage universel pour les élections municipales, l'a souvent opposé à l'amiral Platon⁵⁶. L'anti-maçonnisme virulent de Platon est sans doute la pierre d'achoppement la plus importante entre les deux hommes. En revanche, ils se retrouvent vraisemblablement sur le parti unique et la nécessité

52 AN 3W316, Courrier non daté, adressé à Bléhaut, secrétaire d'État à la marine, et qui, d'après Platon, n'aurait pas été envoyé.

53 Jean Fossati, secrétaire général du PPF pour l'Algérie de 1936 à 1941, est chargé des relations extérieures à partir de 1941 et membre du directoire chargé de gérer le parti en l'absence de Doriot. Artisan du ralliement temporaire du PPF au Front Uni, il est désavoué par Doriot et suspendu de ses fonctions qu'il retrouve ultérieurement : voir Dominique Venner, « Dictionnaires des acteurs, partis et journaux », *Histoire de la collaboration*, Paris, Pygmalion et Gérard Watelet, 2000, p. 382.

54 AN, F1a 4031, scellé Platon n° 17, dix-huit articles de Déat couvrant la période du 7 juillet 1942 au 23 août 1943.

55 Claude Varennes (Georges Albertini), *Le Destin de Marcel Déat, un témoignage de première main sur quatre années terribles*, Paris, Éditions Janmaray, p. 114.

56 AN 72AJ 249, dossier 12, Lettre du 5 juillet 1944 de Georges Albertini à Platon dans laquelle il regrette leurs oppositions passées.

d'une économie planifiée, avec pour base la corporation. Leur action commune de juillet 1944 n'est en fait qu'une alliance de dernier moment pour renverser Pierre Laval⁵⁷. Au total, donc, il est vraisemblable que Platon n'a jamais considéré Doriot et Déat comme des alliés. Les rapprochements n'ont été que circonstanciels et, à la veille de son exécution, Platon les désigne comme des traîtres à la France⁵⁸.

Une influence protestante ?

La question de la place du protestantisme dans les choix idéologiques de l'amiral Platon et dans sa pratique politique mérite d'être posée, même s'il s'agit ici plutôt de suggérer quelques pistes de réflexion. Le choix confessionnel de Platon est de notoriété publique. Mais si une pratique religieuse forte est avérée chez ses proches⁵⁹, les témoignages sont moins précis en ce qui le concerne. Il est vrai que « d'un point de vue théologique, le seul "geste" qui puisse jouer dans le protestantisme un rôle comparable à la participation dominicale à la messe des catholiques est la lecture régulière de la Bible »⁶⁰ : l'appréciation d'une pratique aussi privée est une gageure. Pour le reste, aucune trace de dons aux temples ou aux œuvres ne subsiste dans les registres de recettes des différents temples de sa paroisse en Gironde : sa présence épisodique jusqu'en 1943 et des revenus modestes, consacrés à l'éducation de ses quatre enfants, peuvent, il est vrai, expliquer ce fait⁶¹. Seul Albert Chatelle soutient qu'il fut pratiquant⁶², mais son entourage familial est moins catégorique. Ses références à Dieu ou à toute parole biblique dans ses discours et sa correspondance privée sont peu fréquentes, même s'il évoque de façon quelque peu mystique, dans sa conférence devant le Service d'Ordre de la Légion⁶³, « le mystérieux dessein de la Providence » qui

128

57 Marcel Déat n'évoque pratiquement pas Platon dans ses mémoires : *Mémoires politiques*, Laurent Theis éd., Paris, Denoël, 1989.

58 Archives privées Roger Ranoux, Procès-verbal d'exécution du 31 août 1944.

59 En particulier pour son épouse et un de ses fils, qui fut pasteur, renseignements que j'ai recueillis grâce aux témoignages de sa belle-fille et de son petit-fils en 2006.

60 Roger Mehl, « Significations, possibilités et limites de la sociologie du protestantisme », *Archives de sociologie des religions*, 1962, p. 10-11 ; *id.*, *Traité de sociologie du protestantisme*, Neufchâtel, Delachaux et Niestlé, 1965, p. 199 *sq.*, cités par Claude Dargent, *Les Protestants en France aujourd'hui*, Paris, Payot, 2005, p. 19.

61 Archives de la Société d'histoire du Protestantisme de la Vallée de la Dordogne, en cours de classement et de cotation. Il semble que la famille a surtout fréquenté le temple de Montcaret plutôt que celui de Flaujagues, pourtant plus proche.

62 Albert Chatelle, *Dunkerque, ville ardente*, Paris, Éditions Ozanne, 1950, p. 56 ; Jean-Marc Van Hille, *Le Vice-Amiral Platon 1886-1944 ou les risques d'un mauvais choix*, *op. cit.*, p. 89, évoque également sa fréquentation du temple du Quai au Bois à Dunkerque, et les bonnes relations qu'il entretenait avec le pasteur Charbonneau.

63 AN, F1a4030, scellé n° 3, notes manuscrites sous forme de plan pour une conférence devant le Service d'Ordre de la Légion à Pujols-sur-Dordogne, 18 août 1942.

l'a fait affecter à Dunkerque en 1940, et affirme que son « commandement » au secrétariat d'État aux colonies fut « guidé par une main mystérieuse ».

D'autres protestants sont présents de façon plus ou moins durable dans les sphères gouvernementales de Vichy, bien que n'ayant pas tous opté pour des choix idéologiques aussi jusqu'au-boutistes : le général Brécard⁶⁴, chef du secrétariat général du chef de l'État jusqu'en septembre 1940, puis président du Comité de la Francisque ; René Gillouin⁶⁵, conseiller de Pétain ; le colonel Groussard, chef des Services de renseignements de Vichy jusqu'en 1941⁶⁶ ; François Charles-Roux, secrétaire général au ministère des Affaires étrangères jusqu'en novembre 1940 ; Robert Coulondre⁶⁷, ambassadeur de France à Berne jusqu'en 1941 ; Charles Rochat⁶⁸, secrétaire général du ministère des Affaires Etrangères, fidèle de Laval, et qui fit le voyage de Sigmaringen ; Maurice Couve de Murville⁶⁹, directeur des finances extérieures et des changes jusqu'en mars 1943, avant de rallier Alger ; Gaston Bruneton⁷⁰, commissaire à l'Action sociale auprès des travailleurs français du STO de mars 1942 à avril 1945 ; Jean-Pierre Ingrand⁷¹, représentant du ministère de l'Intérieur en zone occupée jusqu'en janvier 1944 ; Jacques Barnaud⁷², secrétaire d'État aux relations économiques franco-allemandes d'avril à novembre 1942. Parmi les officiers généraux de marine, l'amiral Gensoul⁷³, inspecteur général des forces maritimes et chef du Service central des œuvres de la Marine de juillet 1940 à octobre 1942, ou encore le vice-amiral Herr⁷⁴, juge au procès de Riom, appartiennent au clan restreint des protestants.

Faut-il s'étonner de l'adhésion de certains protestants au régime de Vichy ? Certes, avance Patrick Cabanel, les protestants ont fait « comme l'ensemble de leurs compatriotes », en se ralliant dans un premier temps à Pétain⁷⁵. Mais il existe en outre une extrême-droite protestante, même si elle reste un

64 Claude Dargent, *Les Protestants en France aujourd'hui*, op. cit., p. 110.

65 Jérôme Cotillon, *Le Rôle politique du cabinet civil du maréchal Pétain (1940-1944) : composition, fonctionnement, évolution*, mémoire de DEA, Institut d'études politiques de Paris, 2000, p. 134-136.

66 Jacques Poujol, *Protestants dans la France en Guerre, 1939-1945. Dictionnaire thématique et biographique*, Paris, Éditions Le Paris, 2000, p. 230.

67 *Ibid.*, p. 216.

68 *Ibid.*, p. 261.

69 Claude Dargent, *Les Protestants en France aujourd'hui*, op. cit., p. 110.

70 *Ibid.*

71 Jacques Poujol, *Protestants dans la France en Guerre*, op. cit., p. 235.

72 *Ibid.*, p. 86-89.

73 SHD-Marine, CC7 4° Moderne 2690/1.

74 SHD-Marine, CC7 4° Moderne 1555/2 ; sur la famille Méquillet-Noblot, branche maternelle du vice-amiral Herr, voir Claude Fohlen, *Une affaire de famille au XIX^e siècle : Méquillet-Noblot*, Paris, Librairie Armand Colin, 1955.

75 Cité par Claude Dargent, *Les Protestants en France aujourd'hui*, op. cit., p. 110.

épiphénomène. L'association Sully, royaliste et antisémite, en est sans doute l'exemple le plus extrême. Le rédacteur de son bulletin⁷⁶, le pasteur Noël Nougat, écrit en juillet-août 1939, sous le pseudonyme de Noël Vesper⁷⁷, que les chrétiens doivent certes revendiquer l'héritage d'Abraham, mais en rejetant les Juifs « demeurés sous la malédiction de la loi »⁷⁸. À sa reparution, en 1942, « le bulletin fait montre envers le maréchal Pétain d'un loyalisme tapageur [...]. C'est ainsi que son directeur écrit : 'Dieu marquait sa bénédiction sur la France en lui donnant un Chef dont la mission manifeste était de la sauver, en lui rendant la foi dans son immortalité' »⁷⁹. Un auteur de la revue préconise « la composition avec nos vainqueurs, dans le calme et la dignité, à seule fin de nous intégrer dans cet ordre nouveau, d'y acquérir par notre vaillance et notre contribution efficace une place honorable »⁸⁰. Ces idées sont relativement proches de celles de Platon. Un journaliste de *Sully*, Roger Boutitie, est d'ailleurs un de ses interlocuteurs en 1943. En Allemagne, par ailleurs, des luthériens se sont ralliés au nazisme : Paul Althaus, Werner Elert, Friedrich Gogarten et Emanuel Hirsch « applaudiront la montée du national-socialisme, allant même jusqu'à devenir, pour certains (ainsi Gogarten et Hirsch), membres du parti nazi »⁸¹. Il est difficile de savoir si Platon, porté vers la culture allemande dont il maîtrise la langue⁸², a pu avoir connaissance de ces prises de position. Si elles restent très minoritaires au sein du monde protestant, elles rencontrent cependant un certain écho.

Platon reste, durant son exercice ministériel, très distant avec les représentants de l'Église réformée. Il oppose une fin de non recevoir brutale à la demande

76 Grace Davies, *Right wings politics among french protestants (1900-1944), with special reference to the association Sully*, doctorat en histoire, London School of Economics, 1975 ; Yves Freychet, « Sully (1933-1944). Analyse politique d'un périodique protestant et monarchiste », dans *Protestants français pendant la seconde guerre mondiale, Actes du colloque de Paris*, Palais du Luxembourg, 19-21 novembre 1992, André Encrevé et Jacques Poujol (dir.), supplément au *Bulletin de la Société d'histoire du protestantisme français*, 1994, 3, p. 469-478.

77 André Pons, « La pensée politique de Noël Vesper », *ibid.*, p. 491-495.

78 Patrick Cabanel, *Juifs et protestants en France. Les affinités électives XVI-XXI^e siècle*, Paris, Fayard, 2004, p. 228.

79 Émile Appolis, « Un organe protestant et royaliste sous le gouvernement de Vichy : *Sully* (octobre 1942-juin 1944) », *Quatre-vingt-sixième congrès national de sociétés savantes*, 1961, p. 195-203.

80 *Ibid.*

81 Jean-Paul Willaime, « Protestantismes et diversité des rapports au politique en Europe », dans *Protestantisme et politique*, Michel Péronnet et Emmanuelle Rebardy-Julia (dir.), Actes du IX^e colloque Jean Boisset : actes du XIV^e colloque d'histoire des réformes et du protestantisme de l'Université Paul Valéry-Montpellier III, 1997, p. 317-337.

82 SHD-Marine, CC7 4^o Moderne 1078/2. En mars 1913, Platon reçoit les remerciements du ministre pour sa traduction de documents allemands.

d'intervention du pasteur Bach de Montcaret⁸³ en faveur de personnes arrêtées par la Gestapo. Ses relations avec le pasteur Boegner se délitent à partir de septembre 1942⁸⁴. Lorsque celui-ci lui affirme qu'il devrait « être fier que la conscience huguenote réagisse ainsi devant le spectacle affreux dont nous sommes tous témoins », il s'entend répondre par Platon : « Je réserve ma pitié pour les prisonniers [...] et puis il faut que la France soit purifiée de tous ces gens-là. En principe je suis d'accord avec vous, mais il faut que cela se fasse, et les Églises ne vont qu'ajouter un désordre nouveau au désordre actuel. Ce n'est vraiment pas le moment »⁸⁵.

Bien que calviniste, en déniaut à l'Église le droit d'intervenir dans le domaine public, et en défendant une stricte séparation du temporel et du spirituel, Platon semble se rapprocher de la doctrine luthérienne des deux règnes⁸⁶. Comme Luther, il ne nourrit aucune illusion « quant à la probité et l'esprit de finesse des représentants de l'autorité civile »⁸⁷. Après son départ du gouvernement, sans doute libéré de son obligation de réserve, il se déchaîne dans toute une série de notes et lettres contre Laval. Il dénonce « sa veulerie »⁸⁸, ses compromissions, voit en lui l'« homme de la combine personnelle »⁸⁹, « tenant ses assises »⁹⁰ lors de la constitution du gouvernement en avril 1942 et montrant ainsi son incapacité à faire prévaloir la raison d'État sur ses intérêts, fustige « sa faiblesse poussée jusqu'à la lâcheté » et « sa fourberie »⁹¹. En revanche, l'attachement de Platon à Pétain et sa participation active au culte de celui-ci dans le cadre du Comité d'attribution de la Francisque le rapprochent des positions du pasteur luthérien allemand Paul Althaus sur l'homme providentiel, mais aussi de celles de la revue *Sully* et de bon nombre de Français, au moins jusqu'en 1942. De l'enseignement de Calvin et des monarchomaques, il retient à première vue l'idée « du droit de résistance au

83 AN, F1a 4030, scellé n° 7, feuillets 27 à 29, Correspondance entre le pasteur de Montcaret et Platon des 28 avril et 15 juin 1942. Il faut noter qu'il est tout aussi distant avec des représentants de l'Église catholique qui lui demandent d'intervenir : voir AN, F1a 4030, scellé n° 11, Correspondance entre le révérend Père Dillard et Platon des 7 et 19 juillet 1942.

84 Jacques Poujol, *Protestants dans la France en Guerre*, op. cit., p. 157-158.

85 Philippe Boegner, *Carnets du Pasteur Boegner, 1940-1945*, Paris, Fayard, 1992, p. 200-201, notes du 9 septembre 1942.

86 Rémy Hebding, *Le Protestantisme et la politique : loi et dissidence*, Genève, Labor et fides, 2006, p. 38-41.

87 *Ibid.*, p. 49.

88 AN, 3W316, Lettre du 25 août 1943 à Bernard Ménétrel.

89 BnF, Fonds Aragon, Papier Platon, dossier 1, avant l'arrestation, Lettre du 31 mai 1943 à son fils Jean.

90 *Ibid.*, dossier 3, note du 23 août 1944, *Ma participation au gouvernement Laval*.

91 *Ibid.*, dossier 1, avant l'arrestation, note du 23 août 1944, *Mon départ du gouvernement le 16 avril 1943*.

pouvoir temporel si celui-ci contrevient à sa mission »⁹², mais, de fait, il ne la met en œuvre que pour s'opposer à Laval, non à Pétain, et vraisemblablement à des fins personnelles, s'estimant candidat potentiel à la succession de Laval. Contrairement à ces réformateurs, il n'admet pas l'idée de la responsabilité du pouvoir devant le peuple et dénie à ce dernier toute légitimité pour intervenir dans la conduite des affaires de la Cité : « Il faut arrêter net ces entreprises de faire collaborer l'État et l'opinion. Que l'État redevienne discret [...], responsable devant l'histoire et que le pays soit invité régulièrement et de fait à ne s'occuper que de lui-même, de sa force et de son opinion »⁹³.

Au-delà des proximités avec telle ou telle approche théologique, peut-on déceler chez Platon une conduite qui relèverait « de l'esprit, de la culture ou du style protestant en politique »⁹⁴, tout en se gardant d'un certain nombre de lieux communs et autres stéréotypes ? Ainsi, de sa droiture, pointée par sa hiérarchie qui s'en félicite dans un premier temps⁹⁵ et plus tard par les civils⁹⁶, mais dont on comprend vite qu'il s'agit d'une certaine raideur, déplorée par ses chefs dès 1931⁹⁷. Platon revendique devoir dire la vérité sans fioriture et sans embellissement, comme en témoignent Joseph Barthélémy et Jean Tracou⁹⁸. Il joue sur le registre de la raison explicative plus que sur celui de la séduction. Il affirme, dénonce, prévoit, dans un style direct, sans crainte de déplaire, même s'il s'excuse du pessimisme de ses propos. L'avis sur la situation en Afrique du Nord après le débarquement

⁹² Rémy Hebding, *Le Protestantisme et la politique*, op. cit., p. 55 et 78.

⁹³ AN, 72AJ249 dossier Platon, Mémorandum sur distinction entre collaboration et collaborationnisme ; s.d. et s.n., mais tout laisse à penser que ce texte est de Platon.

⁹⁴ Rémy Hebding, *Le Protestantisme et la politique*, op. cit., p. 21.

⁹⁵ SHD-Marine, CC7 4° Moderne 1078/2, note du capitaine de frégate de Cacqueray en 1913, « dirige ses subordonnés avec fermeté et tact ».

⁹⁶ Maurice Martin du Gard évoque cet « élégant protestant sans nuances, qui a d'imperceptibles brusqueries, ne sourit point, se croit toujours en service commandé, même au concert : une droiture inquiétante », *La Chronique de Vichy 1940-1944*, Paris, Flammarion, 1948, p. 135-136, ou encore prête à Henry du Moulin de Labarthète le mot suivant : « Ce parpaillot est une épée droite et pure dans une chambre de débarras », *ibid.*, p. 182.

⁹⁷ SHD-Marine, CC7 4° Moderne 1078/2. Le capitaine de vaisseau Richard en 1931, à propos du capitaine de frégate Platon, sous-chef d'état-major de la 1^{ère} escadre, souligne « son manque de souplesse et de dextérité dans le service d'État-major, une raideur dans le ton et l'attitude ». Le contre-amiral Abrial en 1935 à propos du capitaine de vaisseau Platon, chef du 3^e bureau de l'État-major Général, regrette « un caractère ferme allant parfois jusqu'à la raideur [...] son esprit méthodique et logique le conduisant parfois à appliquer un peu trop rigide des principes d'école ». Le contre-amiral Duplat en 1936 à propos du capitaine de vaisseau Platon, commandant du *Fantasque*, déplore un jugement « froid, un peu rigide et absolu ».

⁹⁸ Joseph Barthélémy, *Ministre de la Justice, Vichy 1941-1943, Mémoires*, Paris, Pygmalion et Gérard Watelet, 1989, p. 120, évoque « une franchise rude avec chacun quelque soit son rang » ; Jean Tracou, *Le Maréchal aux liens : le temps du sacrifice*, Paris, André Bonne, 1948, p. 36, rapporte que Pétain fut séduit « par le regard clair, la parole nette, le style vigoureux » de l'amiral.

anglo-américain et la position de Darlan⁹⁹ ; sa note à Pétain du 14 mars 1943 dans laquelle il considère la lettre de Laval à Hitler comme « à [ses] yeux une erreur de manœuvre qui procède d'une inconscience totale, de sa carence en matière de politique intérieure »¹⁰⁰ ; son courrier du 14 mai 1943 à Laval dans lequel il lui reproche « un sens psychologique aussi faux »¹⁰¹ ; le projet de lettre du 22 juillet 1943 à Hitler qu'il adresse à Pétain pour modèle – ce qui est assez révélateur de son état d'esprit – et dans lequel il demande le remplacement de Laval, dont « tout le monde à Berlin est convaincu qu'[il] ne saurait être compétent pour traiter ce problème [la relation franco-allemande] »¹⁰² ; le rapport de novembre 1943, dit de la Toussaint, sur l'état de la France, dans lequel il souligne la déliquescence des autorités¹⁰³ ; tous ces courriers et memoranda témoignent de cette adresse directe « aux puissants de ce monde », sans aucun complexe. Faut-il y voir les effets indirects du principe du sacerdoce universel dans sa fonction de désacralisation du pouvoir politique¹⁰⁴ ? La question reste ouverte. Mais Platon, quand il entre en politique en septembre 1940, après trente-six années de service, sait ce qu'est la hiérarchie et le respect qui lui est dû. Aussi ne peut-on sous-estimer, au-delà de la volonté de servir, l'ambition politique de l'homme. Certaines dimensions du protestantisme peuvent certes apparaître comme des marqueurs de son itinéraire et de ses choix, « mais une éthique de la responsabilité ne peut se concevoir sans laisser l'individu libre de ses choix moraux et politiques. Celui-ci n'a pas à chercher dans une instance supérieure les normes lui permettant de construire sa vie »¹⁰⁵ : la parole reste toujours en dernier ressort à l'individu.

Un révélateur : la défense de Dunkerque

Au-delà des influences idéologiques et des réseaux, des événements ont pu également jouer un rôle dans le parcours de Platon ; c'est vraisemblablement le cas de son expérience de gouverneur de Dunkerque du 21 mai au 3 juin 1940. Pour ses contemporains, il apparaît avec Abrial comme l'homme qui a défendu ce port. Les propos de Jean Chauvel¹⁰⁶, Maurice Martin du Gard¹⁰⁷, Joseph

99 AN, 3W316 : dans ce texte du 13 novembre 1942 à Pétain envisageant les différentes attitudes possibles des Américains, il prévoit que les Gaullistes l'emporteront sur Darlan.

100 AN 72 AJ 249, dossier 12, note du 14 mars 1943 de Platon à Pétain.

101 AN 3W316, note manuscrite de Platon à Laval du 14 mai 1943, jointe au courrier du 2 mai 1943 qui fait suite à la visite de Jean Jardel à son domicile girondin.

102 *Ibid.*, Projet de lettre à Hitler adressé à Pétain du 22 juillet 1943.

103 *Ibid.*, Rapport sur l'état de la France de Toussaint 1943, adressé à Pétain par Platon.

104 Rémy Hebding, *Le Protestantisme et la politique*, *op. cit.*, p. 51.

105 *Ibid.*, p. 129.

106 « Platon avait, en Zélande et à Dunkerque, fait figure de beau soldat », Jean Chauvel, *Commentaire : de Vienne à Alger (1938-1944)*, Paris, Fayard, 1971, p. 280.

107 « Dans la musique de Franck, j'étudie le héros de Dunkerque », Maurice Martin du Gard, *op. cit.*, p. 136.

Barthélémy¹⁰⁸ et même ceux de Laval, rapportés par Jean Tracou¹⁰⁹, témoignent de cette aura qui entoure Platon. Pour l'expédition de Flessingue et la défense de Dunkerque, il est cité trois fois à l'ordre de l'armée de mer et une fois à l'ordre de l'armée, et se voit décerner le grade de Commandeur de la Légion d'Honneur sur rapport du ministre de la Marine, par arrêté du 30 mai 1940¹¹⁰. Hervé Cras, médecin militaire pendant le siège de Dunkerque, écrit : « Depuis trois semaines Abrial et Platon étaient à la peine [...]. Une légende déjà se formait sur leur nom [...]. Sans arrêt, Platon arpentait les restes de sa ville, à pied le plus souvent »¹¹¹. Le « sa » prend ici toute sa valeur. L'expérience dunkerquoise apparaît en effet comme une prise de conscience de ce qu'est le pouvoir politique. On y trouve en germe tout ce qui caractérise l'action ultérieure de Platon :

– les principes « d'ordre, fermeté, travail, courage, discipline », qu'il énonce dès sa prise de fonction¹¹². Cette obsession de l'ordre l'amène à instituer une cour martiale qui, le 3 juin, soit quelques heures avant son départ, condamne pour pillage deux civils à respectivement deux ans et dix-huit mois de prison, sanctions dont Platon « déplore la faiblesse »¹¹³. Les appels à la discipline, à l'ordre, émaillent par la suite ses propos et ses actes. Dans l'article sur le patriotisme dans l'idéal révolutionnaire, qu'il donne en septembre 1942 au journal du Service d'Ordre de la Légion, il en appelle aux vertus passées de la France : « le loyalisme [...], le courage [...] ; la discipline enfin et par-dessus tout ». Dans sa conférence devant le Service d'Ordre de la Légion, il lie la défaite de la France à la « méconnaissance de toute hiérarchie, [...] à l'absence de toute discipline »¹¹⁴. En 1943, alors qu'il n'est plus au pouvoir, il continue à prôner cette politique de fermeté¹¹⁵. On pourrait multiplier les textes à l'envi...

108 « Il reste, à côté d'Abrial, le héros de la défense de Dunkerque », Joseph Barthélémy, *Ministre de la Justice, Vichy 1941-1943*, op. cit., p. 120.

109 « M. Platon est un excellent homme. Il a eu une très belle page à Dunkerque », Jean Tracou, *Le Maréchal aux liens*, op. cit., p. 334.

110 SHD-Marine, CC7 4° Moderne 1078/2, Citations à l'ordre de l'armée de mer des 24, 26 et 30 mai 1940 n° 1197, télégramme n° 7073 et n° 1223 et de l'armée 5 juin 1940, n° 12C.

111 Hervé Cras, *Dunkerque*, Paris, France-Empire, 1960, p. 467.

112 Prise de fonction publiée par *Le Nord maritime*, 22 mai 1940, reproduite dans Albert Chatelle, *Dunkerque, ville ardente*, Paris, Éditions Ozanne, 1950, p. 126. Au moment des faits, l'auteur, enseigne de vaisseau, est dans l'État-major de Platon à Dunkerque. Malgré sa dimension hagiographique, l'ouvrage n'en présente pas moins un témoignage précis sur la conduite de Platon.

113 *Ibid.*, p. 194-195.

114 AN, F1a 4030, scellé n° 3, notes manuscrites sous forme de plan pour une conférence devant le Service d'ordre de la Légion à Pujols-sur-Dordogne le 18 août 1942.

115 AN, 3W316, Lettre manuscrite à Ménétrel du 25 août 1943 dans laquelle il reproche à Laval de n'avoir « pas pratiqué la politique de fermeté, par moi prescrite » ; ou encore l'annexe III de son rapport du 14 juin 1943 adressé à Pétain dans lequel il décrit les mesures autoritaires à prendre : « création d'une police sûre, d'un tribunal spécial efficace »...

– le dessaisissement des élus au profit d'un petit groupe de personnes choisies. À Dunkerque, une commission administrative est chargée de gérer la ville, sous les ordres de l'Amiral Gouverneur. Si la paternité de sa mise en place ne peut lui être attribuée avec certitude – elle est revendiquée par le sous préfet René Le Gentil¹¹⁶ mais attribuée à Platon par Albert Chatelle¹¹⁷ –, c'est bien Platon qui en modifie la composition le 29 mai en ne maintenant qu'un seul élu, le maire, au lieu de trois initialement. En fait, cette commission est factice, les questions ayant déjà été abordées en comité restreint¹¹⁸. Dans ses fonctions ultérieures, Platon ne cesse de réclamer la mise au pas des édiles municipaux¹¹⁹ et, on l'a vu pour l'Empire, de se défier de toute instance élue.

– un mépris pour les relais de l'État caractérisé par ses relations difficiles avec les autorités administratives¹²⁰. À Dunkerque, le sous-préfet René Le Gentil, croyant pouvoir adjoindre à la commission administrative trois fonctionnaires, se fait tancer par Platon : « Les réunions de la commission ne sont pas des réunions publiques »¹²¹. Dans son action ministérielle, et après avoir quitté le gouvernement¹²², Platon ne cesse de réclamer une épuration plus grande des milieux administratifs et cherche à les contourner en en appelant, par exemple, aux responsables du Service d'Ordre de la Légion dans la lutte anti-maçonnique plutôt qu'aux préfets¹²³, dont le corps fut pourtant profondément renouvelé dès les débuts du régime de Vichy¹²⁴.

– le contrôle des outils de propagande : à Dunkerque, Platon met tout en œuvre pour que paraisse une feuille d'information, le *Jean Bart*. Cinq numéros sont diffusés entre le 30 mai et le 3 juin. Relais des messages du président de la République, informations sur le déroulement des opérations, mais surtout appels au calme, au sang-froid, à l'ordre, à la confiance dans les dirigeants, au sacrifice émaillent cette publication. Platon a parfaitement compris l'enjeu que représente l'opinion, ce qui encore en 1943 lui fait demander à Pétain la « mise sur pied d'un organe de propagande efficace : à l'intérieur contre le communisme, en Afrique du Nord, contre les Anglo-américains »¹²⁵.

116 René Le Gentil, *La Tragédie de Dunkerque, mai-juin 1940*, Lisieux, Magne Éditeurs, 1950, p. 34, ouvrage écrit en réponse à celui de Chatelle jugé trop partisan.

117 Albert Chatelle, *Dunkerque, ville ardente*, op. cit., p. 143.

118 *Ibid.*, p. 144.

119 En Aquitaine, par exemple, on peut citer les municipalités de Sainte-Foy-la-Grande : voir Jacques Reix et Jean Vircoulon, *Chronique des années de guerre en pays foyen, 1939-1945*, Périgueux, Fanlac, 1995, p. 59-64, et de Pellegrue, AN 3W316.

120 René Le Gentil, *La Tragédie de Dunkerque, mai-juin 1940*, op. cit., p. 43.

121 Albert Chatelle, *Dunkerque, ville ardente*, op. cit., p. 144.

122 AN 3W316, Annexe III au rapport de Platon à Pétain du 14 juin 1943.

123 AN, F 60 107, note de Platon au directeur général de la Légion du 29 octobre 1942.

124 Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français, l'administration en France de 1940-1944*, Paris, Fayard, p. 226-227.

125 AN 3W316, Annexe III au rapport de Platon à Pétain du 14 juin 1943.

En tout état de cause, Platon a gardé pour Dunkerque et ses habitants un attachement réel. A-t-il été meurtri par le sentiment d'abandon exprimé par les Dunkerquois à son départ¹²⁶ ? Avec son épouse, il parraine un centre de vacances pour les enfants dunkerquois¹²⁷ et, même après son départ du gouvernement, il s'efforce de faire obtenir des distinctions honorifiques à la population¹²⁸. Comme en photographie donc, Dunkerque est un révélateur du désir de politique de l'amiral Platon. Il a incontestablement pris goût à ce pouvoir absolu qu'il exerça pendant dix jours. Mais si l'acceptation de sa mission dunkerquoise relève de l'obéissance à un ordre, ce raisonnement ne justifie qu'imparfaitement son accord à assumer des fonctions ministérielles. Il faut alors envisager que Platon se soit certes considéré en service, mais y ait aussi vu l'occasion d'assouvir une ambition politique née non pas à l'issue de son expérience de secrétaire d'État aux Colonies, comme il semble nous l'indiquer, mais dans les décombres de Dunkerque.

136

L'historiographie, à juste titre, a souvent vu en Platon un ultra-collaborationniste, impliqué dans de nombreux complots visant à renverser Laval. Mais Platon n'est pas que cela : il est porteur d'un réel projet politique qui, dans les milieux de la collaboration n'est certes pas original, mais qui a sa logique et qui résulte d'un cheminement mêlant facteurs politiques, idéologiques et circonstanciels, avec comme moteur indiscutable l'ambition personnelle. Mais Platon n'a jamais vraiment rallié durablement hommes et courants autour de lui lors de son exercice ministériel, ni après son départ du gouvernement ; c'est un homme isolé, sans réseau, y compris dans la Marine, sans interlocuteur de premier plan. Ses prises de position témoignent d'un manque de vision politico-stratégique déroutant. Platon n'a pas su ou pas pu se glisser dans l'*habitus* d'un homme politique, témoignant ainsi d'une incapacité à s'adapter à un nouveau milieu pourvu de codes autres et fonctionnant sur des référentiels différents.

126 Robert Béthegnies, *Le Sacrifice de Dunkerque*, Lille, Yves Demailly, 1947, p. 311-312.

127 AN, F1a 4030, scellé n° 16.

128 AN, F1a 4030, scellé n° 11, et SHD-Marine TTA 185, note du 27 juillet 1943.

LE REGARD VIDE OU LA VISION POLITIQUE DE L'AMIRAL DARLAN

Hervé Coutau-Bégarie
École pratique des hautes études
Directeur du cours de stratégie de l'École de guerre

Essayer d'appréhender la vision politique de l'amiral Darlan peut s'entendre de diverses manières : d'abord, comme une contribution à la connaissance du corps des officiers de marine sous la III^e République. Nous sommes encore très mal renseignés sur le grand corps de la Royale à l'époque républicaine. Le seul travail disponible est celui de l'Américain Chalmers Hood, intitulé de manière expressive *Républicains royaux*¹. Hood reprend la thèse traditionnelle d'un corps majoritairement conservateur sinon monarchiste, et catholique, largement coupé de l'évolution de la société française. Il a été victime du problème d'accès aux sources, notamment aux papiers privés, les plus intéressants pour son sujet, mais aussi d'une déformation liée à son origine américaine qui l'a conduit à privilégier les aspects en quelque sorte exotiques de l'objet étudié. On sait aujourd'hui, par des travaux divers, mais partiels, que la réalité est beaucoup plus diversifiée. On attend avec impatience la thèse de Jean Martinant de Préneuf sur les sentiments religieux des officiers de marine, qui devrait nous apprendre beaucoup de choses².

Ensuite, comme un élément de compréhension d'un personnage appelé à jouer un rôle décisif dans la seconde guerre mondiale : l'amiral François Darlan est le seul marin à être devenu chef du gouvernement de la France en fait, sinon en titre. Il a joué un rôle capital dans les relations franco-allemandes après l'armistice. Depuis Robert Paxton³, le débat fait rage entre historiens sur son implication dans la politique de collaboration. Par un remarquable renversement de perspective, Paxton et ses successeurs⁴ en font le champion de la collaboration, plus encore que Laval qui incarnait ce rôle depuis l'œuvre

1 Ronald Chalmers Hood, *Royal Republicans. French Naval Dynasties between the World Wars*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1985.

2 À paraître aux Presses universitaires de Rennes.

3 Robert Paxton, *La France de Vichy*, Paris, Le Seuil, 1973.

4 Par exemple, Marc Ferro, *Pétain*, Paris, Fayard, 1993.

classique de Robert Aron⁵. Il est possible d'avoir une vision différente. Mais ce n'est pas notre sujet aujourd'hui.

L'important pour nous est la continuité ou, à l'inverse, la rupture, entre le marin d'avant-guerre et l'homme d'État de la guerre. La tendance paxtonienne incline à voir dans le destin du collaborateur l'aboutissement logique d'un parcours situé d'emblée à droite, en réaction contre la République. Cette interprétation, très courante, a été portée à la caricature par Hubert Delpont⁶. Pourtant, là aussi, il est possible d'avoir une vision différente. Un autre historien américain, George Melton, a ainsi présenté le portrait, radicalement opposé, d'un homme foncièrement républicain, plutôt engagé à gauche et dont rien ne pouvait laisser supposer, avant le grand choc de 1940, une telle évolution⁷.

138

Autant dire qu'il y a matière à débat. Cette communication ne peut certainement pas prétendre épuiser une aussi vaste question, et pas seulement parce que l'itinéraire de l'amiral de la flotte pose des problèmes d'une ampleur considérable. C'est aussi parce qu'une telle recherche soulève des questions de méthode qui obligent à prendre conscience des limites que rencontre l'historien dans ce genre d'analyse biographique. Si cette communication a retenu un titre d'un abord ésotérique, c'est pour bien marquer son incapacité à fournir une réponse au fond : en premier lieu, parce que l'histoire se fait avec des documents et qu'en l'espèce nous en avons très peu, trop peu pour aboutir à des conclusions assurées ; en deuxième lieu, parce que la question, qui nous paraît évidente et légitime, ne l'est peut-être pas nécessairement si l'on considère la psychologie du personnage et son environnement sociologique.

LE PROBLÈME DES SOURCES

Nous n'avons aucune lettre ou document personnel de François Darlan antérieur à 1914. Il était pourtant un épistolier assidu, qui écrivait régulièrement à sa famille. Alain Darlan a pu citer un extrait de lettre écrit durant l'affectation de l'enseigne de vaisseau Darlan en Chine⁸. Mais cette correspondance familiale a ensuite disparu, probablement victime des disputes familiales, à moins qu'elle n'ait été confiée à un historien qui ne l'a pas restituée. Peut-être à Jacques Mordal avec lequel Alain Darlan était resté en relation et qui préparait une biographie de l'amiral restée inachevée et inédite. En 1914, le lieutenant de vaisseau Darlan a 33 ans ; nous n'avons rien et nous ne savons donc rien sur ses années de formation.

5 Robert Aron, *Histoire de Vichy*, Paris, Fayard, 1954.

6 Hubert Delpont, *L'Amiral Darlan*, Nérac, Les Amis du vieux Nérac, 1998.

7 George Melton, *Darlan, Admiral and Statesman of France (1881-1942)*, Westport-London, Praeger, 1998.

8 Alain Darlan, *L'Amiral Darlan parle*, Paris, Amiot Dumont, 1953.

Pour les années de guerre 1914-1918, nous avons les rapports qu'il a rédigés en tant que commandant d'une batterie de canonniers-marins, mais il s'agit de documents administratifs, au style impersonnel, qui ne nous apportent rien sur ses opinions politiques. Là encore, il ne subsiste aucune correspondance familiale ou personnelle de François Darlan. Ce n'est qu'après 1918 que des lettres personnelles apparaissent, mais elles ont longtemps été en nombre restreint par rapport à sa production très abondante. *Les Lettres et notes de l'amiral Darlan*, publiées en 1992⁹, ne contiennent que 17 lettres personnelles de Darlan pour l'entre-deux-guerres, de 1920 à septembre 1939. Depuis, la situation s'est sensiblement améliorée avec l'ouverture ou la découverte de quatre fonds.

Le fonds Durand-Viel, déposé au Service historique de la marine et longtemps fermé à la consultation, est dorénavant accessible. Il contient 18 lettres écrites entre 1930 et 1936. S'agissant de lettres adressées au chef d'État-major de la marine, avec lequel Darlan n'avait aucune affinité personnelle, elles s'en tiennent à des questions strictement navales, sans aucune considération politique.

Les archives Georges Leygues, conservées par son petit-fils Jacques Raphaël-Leygues, ont été déposées aux archives municipales de Villeneuve-sur-Lot à la mort de ce dernier. Jacques Raphaël-Leygues n'en a publié que trois dans la biographie de son grand-père¹⁰ ; les autres sont restées inédites, mais l'ensemble est désormais consultable. On sait que François Darlan était un protégé de Georges Leygues. Mais leur différence d'âge et de statut empêchait le futur amiral de la flotte de s'abandonner à de véritables considérations politiques. Toute cette correspondance, du plus haut intérêt sur les questions navales et diplomatiques, par le biais des négociations sur le désarmement naval, ne nous apporte pas grand-chose sur les opinions politiques de François Darlan.

Un troisième fonds, récemment redécouvert, devrait être d'un intérêt capital. Il s'agit d'une partie de la correspondance de François Darlan avec sa sœur, Hélène Keraudren. Elle était considérée comme définitivement perdue, les derniers membres de la famille Darlan n'en ayant pas connaissance. Un dossier a été découvert au fond d'une armoire, à l'occasion d'un déménagement. Les nièces de l'amiral Darlan l'ont confié à Ronald Chalmers Hood. Cette correspondance n'est actuellement pas accessible. Il s'agit d'un fragment d'un ensemble beaucoup plus vaste, soit 44 lettres écrites de 1927 à 1942, la dernière étant datée du 4 novembre 1942. Elles sont toutes inédites, sauf une, publiée par Pierre Ordioni en *fac similé*. On ne sait pas ce qu'est devenu le reste.

9 Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Lettres et notes de l'amiral Darlan*, Paris, Economica-Mémorial, 1992.

10 Jacques Raphaël-Leygues, *Georges Leygues, le « père » de la marine*, Paris, France-Empire, 1983.

La découverte la plus importante est celle de la correspondance avec l'amiral Docteur, que l'on croyait elle aussi perdue, mais qui avait été récupérée par l'amiral Auphan. Celui-ci avait songé à la détruire en raison de certains jugements sur des amiraux. Heureusement il ne l'a pas fait, et l'ensemble est d'une grande richesse : Darlan et Docteur étant liés par une véritable amitié, le premier s'exprime avec une grande liberté de ton sur tous les sujets. C'est ainsi qu'on y trouve la confirmation de son antipathie pour son prédécesseur, l'amiral Durand-Viel, que l'on soupçonnait, mais dont on a ici un témoignage éclatant, dans une lettre du 16 novembre 1934 : « Sa capacité d'indécision, de dissimulation de pensée (peut-être inexistante) ne fait que croître et embellir ». Ce fonds est le plus intéressant pour la question qui nous occupe aujourd'hui¹¹.

En revanche, outre la disparition, probablement définitive, du fonds Jacques Mordal, il faut regretter la dispersion du fonds Benoist-Méchin, vendu aux enchères par une maison allemande en 2008. On ne sait pas s'il resurgira un jour. De toute manière, il n'est relatif qu'aux années de guerre et ne peut donc rien apporter à notre sujet.

LE PROBLÈME DE LA PERTINENCE DU SUJET

Mais la pauvreté des sources n'est pas seule en cause. S'il est si difficile de présenter les options politiques de François Darlan jusqu'à la seconde guerre mondiale, c'est peut-être aussi parce qu'il n'y a pas grand-chose à en dire. François Darlan est entré en « flotte » (classe préparatoire) à 14 ans, en sortant de la classe de 5^e. À sa sortie de l'École navale, il part en Extrême-Orient et n'occupe que des postes embarqués jusqu'en 1914. Il sert ensuite au front sans interruption pendant quatre ans, puis retourne à des postes opérationnels, sur le Rhin, à l'école de pilotage, à la mer, pour ne recevoir sa première affectation en État-major qu'en 1926. Jusqu'à l'âge de 45 ans, il reste donc éloigné des intrigues et du tumulte parisien et tout porte à croire que, comme nombre de marins, il est manifestement peu intéressé par la politique. Il faut se souvenir qu'à l'époque les militaires n'ont pas le droit de vote. Dans les lettres conservées, tout se ramène à la Marine et les gouvernements successifs ne sont jugés qu'en fonction d'un seul critère : la défense de la Marine dans les discussions budgétaires et dans les conférences du désarmement.

Il faut dénoncer l'erreur cardinale qui voudrait juger François Darlan en fonction de Vichy et en vertu du théorème : Vichy était un régime crypto-fasciste, donc les hommes de Vichy avant 1940 étaient des proto-fascistes qui

¹¹ Les lettres contenues dans ce fonds, ainsi que d'autres, issues de découvertes fortuites, seront publiées dans un supplément aux *Lettres et notes de l'amiral Darlan*.

se sont révélés lors du désastre. Cette vision a encore été renforcée par la dérive qui réduit Vichy à sa complicité dans le génocide juif. Tout le reste est relégué à l'arrière-plan pour ne laisser subsister que ce critère central. On est là en pleine confusion entre l'interprétation historique et le jugement moral. Nos catégories contemporaines ont remplacé l'environnement de l'époque, ce qu'en temps ordinaire on qualifie d'anachronisme. Tout est faux dans ce raisonnement. La question juive n'avait pas alors le caractère central qu'elle revêt aujourd'hui, et l'attitude de nombre de dirigeants de Vichy était dictée par la xénophobie plus que par l'antisémitisme : ils souhaitaient se débarrasser des Juifs étrangers venus en nombre au cours des années 1930, chassés par les persécutions, mais ils ne songeaient pas à s'en prendre à la communauté juive française établie de longue date. C'est particulièrement net chez François Darlan qui a explicitement affirmé, lors d'un Conseil des ministres, qu'il entendait accorder aux Juifs français toute la protection qu'il pouvait leur donner¹². Par ailleurs, cette matrice de raisonnement, qui postule une continuité entre l'avant et l'après 1940, fait litière de deux facteurs décisifs : d'une part, le choc de la défaite qui a été un véritable traumatisme, conduisant une grande partie des élites à des révisions profondes, comme la défaite de 1871 avait obligé les républicains à mettre en sommeil leur antimilitarisme viscéral ; d'autre part, la décadence de la III^e République : la critique de l'impuissance croissante du parlementarisme dans les années 1930 face à la montée du nazisme n'était pas seulement le fait des ligues d'extrême-droite, elle était largement répandue sur l'échiquier politique et a donné lieu à une effervescence intellectuelle, bien présentée par Jean-Louis Loubet del Bayle dans son livre classique sur les non-conformistes des années 1930¹³. Vouloir ignorer cette décadence de la fin de la III^e République, c'est se condamner à un pur dogmatisme idéologique.

Comment dès lors reconstituer la pensée politique de François Darlan ? On ne peut procéder que par touches successives, par la méthode du faisceau d'indices, en espérant pouvoir en dégager une vue d'ensemble cohérente et en se souvenant toujours qu'il ne s'agira que d'une reconstitution (plausible) et non d'une restitution (authentique).

UN MARIN RÉPUBLICAIN

Le père de François Darlan était républicain, radical, franc-maçon, conforme à un modèle très répandu dans le Sud-Ouest. Il était l'ami du président Fallières et de Georges Leygues, inamovible ministre de la Marine au lendemain de la

¹² Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989, p. 506.

¹³ Jean-Louis Loubet del Bayle, *Les Non-Conformistes des années 30*, Paris, Le Seuil, 1969.

Grande Guerre. Ce parrainage a évidemment beaucoup facilité la carrière du jeune marin. Mais il n'est pas le résultat des intrigues forcenées d'un jeune ambitieux : c'est tout simplement l'héritage paternel. Darlan est républicain et ne manifeste jamais aucune inclination vers la monarchie. On le voit encore en 1942, lorsqu'il oppose une fin de non-recevoir, courtoise mais claire, aux approches du comte de Paris. Aucun historien, même parmi les plus hostiles, n'ose reprendre la fable de l'amiral Darlan cagoulard, abondamment colportée durant la guerre : son premier biographe, Alec de Montmorency, expliquait ainsi, en 1943, que Darlan était non seulement royaliste, mais en plus légitimiste, « blanc d'Espagne » (dans le texte), et qu'il était impliqué dans la préparation d'un coup d'État en 1934 avec Pétain et Weygand. Il aurait même fait affecter les officiers républicains les plus radicaux sur le cuirassé *Jean Bart* qui devait être torpillé au début du « coup de chien »¹⁴ !!!

142

Or, aucune des lettres de Darlan ne révèle le moindre intérêt pour la politique intérieure. On l'a dit, son seul point de repère est la Marine. Dans une lettre du 22 février 1932 à l'amiral Docteur, il livre le fond de sa pensée d'une manière on ne peut plus explicite :

Je désire que les élections soient plus à gauche (sans être socialistes bien entendu) parce que j'en ai assez de ces ministères dits nationaux qui, pour paraître à gauche, font de la démagogie.

Qui a fait les assurances sociales ? Tardieu-Laval.

Qui a évacué la Rhénanie sans garantie ? Tardieu-Briand.

Qui a comprimé à l'excès le budget de la marine ? Laval.

Rasé pour rasé, je préfère avoir au gouvernement des hommes qui n'ont pas besoin de prouver qu'ils sont républicains en faisant des stupidités.

Il récidive le 15 mars :

Poincaré a saboté la défense aérienne, Tardieu aura saboté la défense intégrale.

Dieu nous garde des ministres dits nationaux. Pour paraître « à gauche », ils feraient toutes les bêtises.

La raison de cette ire ? Tout simplement la création du ministère de la Défense nationale, que Darlan perçoit, comme tous les marins, comme l'assujettissement de la marine à l'armée de terre ; « La marine sera en danger tant qu'elle sera placée dans le même panier que le crabe militaire », écrit-il à Docteur le 6 mars 1932. Révolte plus « corporatiste » que vraiment politique. Après les émeutes du 6 février 1934, il livre son analyse à l'amiral Docteur :

14 Alec de Montmorency, *The Enigma of Admiral Darlan*, New York, Dutton, 1943, p. 31-37.

Le marquis de Tournefeuille [Gaston Doumergue]

ou bien est fatigué,

ou bien est mal conseillé et mal renseigné,

ou bien ne comprend rien à la situation.

Il avait une occasion magnifique, dans cette épouvantable aventure, de faire fonctionner l'aspirateur, d'expulser tous ses ministres et de constituer un ministère d'action.

Il a fait la stupidité habituelle de replâtrer une maison dont les pierres s'effritent et, de plus, il a employé du plâtre éventé.

Zéro pour la question.

Dans huit jours, à Nantes, son sort sera décidé.

Ou bien nous continuerons à dormir d'un sommeil lourd sous sa férule en papier mâché et nous nous enfonçons doucement dans la mouise.

Ou bien nous tomberons brusquement dans le chaos qui sera peut-être générateur d'énergie après quelques convulsions rapides.

Il faut quand même beaucoup forcer le trait pour voir dans ces lignes l'aspiration à un régime totalitaire. Tout ce que demande Darlan, c'est une République qui gouverne et qui se soucie de la position internationale de la France et de la Défense nationale. Aucun document antérieur à 1940 ne permet d'aller au-delà.

SUR LE PLAN INTERNATIONAL

Darlan, de même, n'est pas anglophobe, contrairement à l'image que l'on donne habituellement, avec excès, de l'officier de marine français. Il s'exaspère de l'incapacité des dirigeants britanniques à comprendre que leur ennemi n'est plus la France mais bien l'Allemagne, mais il n'envisage pas de politique autre que la poursuite de l'Entente cordiale et de l'alliance de la Grande Guerre. C'est le choc de Mers el-Kébir qui amène chez lui un renversement radical. En revanche, il est anti-italien, toujours partisan d'une ligne dure vis-à-vis du gouvernement fasciste, y compris durant la guerre civile espagnole¹⁵. Là aussi, l'explication n'est pas idéologique : le ressentiment contre l'Italie mussolinienne tient, tout simplement, à la revendication par Rome d'une parité navale que la marine française rejette avec indignation¹⁶. Si Mussolini avait accepté de reconnaître une supériorité navale française, au moins symbolique, nul doute que la position de l'amiral Darlan vis-à-vis de Rome aurait été très différente.

15 Peter Jackson, « Stratégie et idéologie : le haut commandement français et la guerre civile espagnole », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 199, juillet 2001, p. 111-133.

16 Hervé Coutau-Bégarie, *Le Désarmement naval*, Paris, ISC-Economica, 1995.

Sur un seul point, l'idéologie l'emporte peut-être sur la stratégie : Darlan est profondément anti-américain, et il déteste le Nouveau Monde, dominé par l'argent. Une lettre à l'amiral Docteur, datée du 25 décembre 1928, est tout à fait expressive à ce sujet :

La communauté américaine me dégoûtait déjà profondément par sa formidable hypocrisie. Il n'y a pas au monde de pays où la corruption, l'ivrognerie, l'immoralité soient plus développées. Les jeunes filles sont aussi dévergondées que des grues... Une visite inopinée des pupitres de ces demoiselles [dans un collège du Sud] a permis de découvrir que 80 % d'entre elles stockaient des préservatifs en caoutchouc.

144 Mais, même ici, on ne peut exclure une raison moins idéologique, plus corporatiste, avec le souvenir du traité naval de Washington (décembre 1921) : en limitant le tonnage de la France en navires de ligne et, surtout, en lui imposant une parité avec l'Italie, la diplomatie américaine a durablement blessé les marins français et Darlan n'a certainement pas échappé à cette réaction. Quelles sont les parts respectives de cet épisode, de ses croisières en Amérique et des préjugés ? En l'absence de documents, on ne peut hasarder que des supputations.

Voilà à peu près tout ce que l'on peut dire en partant des documents eux-mêmes. Tout le reste relève d'une reconstruction fondée sur des stéréotypes forgés *a priori*, comme dans les essais brillants, mais faux, de Zeev Sternhell. L'historien américain, George Melton, est allé jusqu'à faire de Darlan un véritable homme de gauche, favorable à la République espagnole et à une ligne dure contre les puissances fascistes. La thèse est plausible même si, à mon sens, elle accorde au facteur politique une place excessive. En tout cas, elle a plus d'arguments pour elle que la thèse inverse, qui veut faire de Darlan un réactionnaire qui s'ignorait ou se dissimulait en attendant l'occasion qui lui permettrait de se révéler à lui-même et aux autres. L'histoire se fait avec des documents. Ici nous en avons très peu et on ne peut leur faire soutenir autre chose que l'image d'un véritable marin, d'abord soucieux de la défense de sa corporation à travers laquelle il voyait la France. Le général de Gaulle avait certainement raison lorsqu'il lui reprochait d'avoir fait passer la Marine avant la France. Sa formation et la première partie de sa carrière ne l'avaient absolument pas préparé à la responsabilité que le choc de 1940 fit retomber sur ses épaules.

DARLAN OU LE MIRAGE DE LA COLLABORATION

Bernard Costagliola

Qui mieux que Darlan unirait le monde de la mer à celui de la politique ? Devenu le 10 février 1941 le deuxième homme à la barre du pays, promotion sans précédent pour un marin dans notre histoire, François Darlan a joué un rôle politique capital avant de céder la place à Laval le 22 avril 1942. À partir d'une chronologie inédite, on relira la portée de son dessein collaborationniste dans ses aspects maritimes et coloniaux, que le débarquement allié d'Afrique du Nord emporte définitivement en novembre 1942. Pour son malheur, Darlan a un ultime rendez-vous avec l'Histoire à Alger où il est assassiné peu après. Sa mort éteignant l'action de justice, la Haute Cour l'a ignoré tandis qu'elle jugeait Pétain, Laval et les ministres de Vichy à la Libération. On présentera ce qui eût constitué le temps fort du procès – les tenants et aboutissants de sa politique de collaboration¹.

L'ASCENSION DE DARLAN

Officier ambitieux et de valeur, Darlan connaît une carrière brillante soutenue entre autres par Georges Leygues, ministre de la Marine dans les années vingt et trente. En 1939, le fraîchement nommé amiral de la flotte commande avec fierté une flotte qui resta invaincue durant la Drôle de guerre. Mais si l'embrasement du conflit témoigne d'une coopération de qualité entre la marine française et la *Royal Navy* dans la mise en place du blocus du Reich, le fossé se creuse entre Anglais et Français lors des assauts britanniques opérés suite à la défaite et la signature des armistices avec l'Axe. L'anglophobie de Darlan culmine au soir de Mers el-Kébir (3 juillet 1940), puis à la bataille de Dakar (23-25 septembre), où Londres épaula les forces gaullistes. Les relations reprennent cependant avec l'ancien allié. Gérant la flotte dans sa fonction de défense de l'Empire et des communications, Darlan approche le cercle du pouvoir après le renvoi de Laval, auquel il a souscrit. Est-ce le fruit d'une dévotion à la Révolution nationale ?

¹ Cet article résume une part de notre étude : *La Marine de Vichy. Blocus et collaboration, juin 1940-novembre 1942*, préface de Robert O. Paxton, Paris, Tallandier, 2009.

Sur ce point, j'en appelle à ses biographes² pour lesquels, à la différence des idéologues de Vichy, Darlan se veut pragmatique, négligeant les points secondaires. C'est que la diplomatie dévore son temps. Nous souscrivons à l'image : les relations franco-allemandes occupent ce chef volontaire entouré de fidèles seconds, efficace, soucieux d'ordre et d'organisation du pays, en lien avec son projet politique. La chute de Laval l'a en effet propulsé comme diplomate. Rencontrant Hitler le 25 décembre, Darlan marque sa volonté d'élaborer une collaboration s'appuyant sur la flotte, schéma qu'il estime être la meilleure solution pour la France, tant la victoire allemande lui semble acquise. Numéro deux virtuel du régime, il pèse à la mi-janvier 1941 le prix du rapprochement : « Il n'est pas concevable que [Pétain], après avoir déclaré que sa politique était celle de la collaboration, laisse plus longtemps naître des espoirs trompeurs [...] Le pire est de demeurer dans l'expectative. [...] La France nouvelle doit [...] poursuivre la collaboration... »³.

146

Darlan rapporte de Pétain que le renvoi de Laval, fruit d'une mésentente, n'affecte pas leur désir commun de rapprochement avec Berlin. Fin janvier, il soupèse une collaboration militaire limitée à la défense de l'Empire. Puis la rumination chemine : pour relancer la dynamique, Pétain devra le désigner dauphin. « La collaboration doit-elle être reprise ou abandonnée ? [Elle] n'implique aucune participation à la guerre anglo-allemande. [...] Si [elle] est abandonnée [surgiront] le désordre, la misère, la révolution. [...] Pour ma part, mon choix est fait, je suis pour la collaboration »⁴.

Somme toute, l'impression s'impose que loin d'être motivé par une quelconque idéologie, Darlan cherche à se convaincre lui-même de s'engager dans la collaboration. L'homme hésite devant l'enjeu, use d'un langage emphatique, fait preuve d'un jugement trivial, notamment sur le blocus, et, comme pour s'en conforter, revient sur le choix de Pétain à Montoire. Effaçant Flandin, promu vice-président du Conseil le 10 février, le marin cumule la Diplomatie, l'Information et l'Intérieur. Une ère nouvelle s'ouvre, affirme-t-il à Otto Abetz, ambassadeur du Reich à Paris :

Je peux amener la plus grande partie de la population à la politique de collaboration qui est, ainsi que je l'ai dit à Hitler, la seule compatible avec

2 Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989 : chapitre 16, « Darlan et la politique intérieure ».

3 Service historique de la Défense, archives de la marine, Vincennes (dorénavant mentionné « SHM »), Papiers Darlan, 142 GG2 IV, note du 14 janvier 1941.

4 SHM, Papiers Darlan, 142 GG2 V, note vraisemblablement écrite début février 1941.

l'intérêt des deux pays [...] Ou vous n'avez pas confiance dans ma sincérité [...] et je prends ma retraite. [...] Ou vous avez confiance et je vous demande de me faire crédit. [...] J'introduirai des hommes nouveaux partisans convaincus de la collaboration⁵.

Ces mots ne sont pas en l'air, à preuve la rupture des échanges avec Londres centrés en partie sur le blocus. Ordonnant cette rupture sans attendre, Darlan nourrit cependant le lien avec Washington, acteur dans l'imbroglio franco-anglais. Or le trafic reste sous pression comme le montre fin mars le clash de Nemours⁶. En avril, rapporte Abetz, Darlan s'est engagé à faire escorter la navigation à partir de l'été, de sorte que Londres s'y oppose militairement⁷. Des événements nouveaux, enfin, permettent de relancer l'élan collaborationniste.

LE « GRAND DESSEIN »

En mai, la guerre s'est étendue aux Balkans, à l'Afrique du Nord et au Moyen-Orient. Vichy est sollicité au Levant, Londres étant en difficulté en Irak du fait d'une révolte soutenue par Berlin. Les accords Darlan-Abetz (5 mai) autorisent la venue d'avions nazis en Syrie, placée sous mandat français, et la livraison d'armes à l'Irak⁸. Le geste amène Darlan à revoir Hitler (11-12 mai) au Berghof.

L'accord de Syrie a été conclu trois jours après la rédaction de la lettre à suivre, qui prépare l'entretien. Abetz l'ayant reçue, parions qu'elle parvint à Hitler, ce qui n'est pas établi. Qu'importe, elle lui fut destinée :

J'ai défini vis-à-vis [...] de vous-même les grandes lignes de [ma] politique [...] suivie en parfait accord avec [Pétain]. Ces conversations ont été ouvertes en mon nom [...] rendues possibles par *toute une série de décisions* que j'ai prises [...] *dont j'ai assumé tous les risques et dont je revendique toute la responsabilité*. [...] J'ai accepté [...] la mise en œuvre d'un vaste plan d'armement destiné à accroître le potentiel militaire de l'Allemagne [...]. La *portée politique* de ce geste est des plus graves. [...] Sur ce plan, *j'ai conscience d'avoir fait plus que quiconque en*

5 *Ibid.*, Compte-rendu, 19 février 1941.

6 Soucieux d'empêcher l'arrivée en France d'un lot de caoutchouc transporté par le cargo *Bangkok* qu'ils suivaient depuis l'Indochine, les Anglais tentèrent d'intercepter un convoi au large de Nemours, non loin d'Oran. Marquant un tournant dans l'histoire du blocus, la poursuite dégénéra en un incident naval tendu, à la suite duquel l'escadre de la *Royal Navy* renonça à sa mission.

7 Otto Abetz, *Pétain et les Allemands. Mémoire d'Abetz sur les rapports franco-allemands*, Paris, Gaucher, 1948, p. 98.

8 Les armes iront pour les deux tiers aux Allemands, pour un tiers à Vichy. Abetz promet d'assouplir la ligne de démarcation, réduire les frais d'occupation et libérer des prisonniers de guerre.

*faveur de la politique de collaboration. Je ferai plus encore à l'avenir. [...] Dans la période qui va s'ouvrir, la marine et l'armée d'Afrique seront appelées à avoir une action de premier plan*⁹...

Comment, face à ce projet des plus nets, souscrire aux réserves de ses biographes qui jugent « excessif de conclure que Darlan se lance à corps perdu dans la collaboration, comme l'avait fait Laval après Montoire »¹⁰. Excessif ? De l'avis de Darlan, pourtant, son action reste sans égale. De fait, il n'est *aucune négociation* montée par Laval et menant à la préparation de plans militaires qui approche, même de loin, celles du printemps. Soutenu par Pétain, qui déclare le 15 mai la collaboration nécessaire pour l'avenir du pays, c'est l'Empire que Darlan engage dans l'empoignade.

148

Les accords dits de Paris poursuivent la ligne initiée en Syrie. La guerre explique l'affaire. Aux déboires italiens en Libye, Hitler réplique en y dépêchant l'*Afrikakorps*. Vente de camions, cession d'essence, la collaboration s'étend en Tunisie au profit de la Libye¹¹. Ouvertes le 20 mai 1941, les négociations de Paris mènent à la signature de quatre protocoles les 27-28. Le premier confirme l'accord de Syrie. Selon le suivant, Vichy s'engage à décharger à Bizerte les renforts prévus pour l'*Afrikakorps*, à charge pour la flotte française de protéger le flux sur cargos français depuis Toulon. Formidable bouleversement stratégique, le protocole III prévoit la venue à Dakar d'unités navales et aériennes allemandes à partir du 15 juillet. Signé à part, le protocole IV, qu'on dira politique, subordonne la réalisation de l'ensemble au renforcement de la défense de l'Empire, et surtout à l'octroi par Berlin de concessions économiques et politiques à même de faire accepter par l'opinion française le retournement prévu – lire une guerre contre Londres.

L'ÉCHEC DE LA COLLABORATION D'ÉTAT

Ce renoncement à la neutralité, qu'il s'agit ou non de valider, suscite des débats tendus à Vichy (3-6 juin). Puis survient l'invasion de la Syrie par les forces anglo-gaullistes. Lourde défaite dépeinte comme le Mers el-Kébir de l'armée d'armistice, la guerre (8 juin-14 juillet) force Vichy à abandonner le Levant, ce qui complique l'affaire. Le 12 juillet, Darlan avise Abetz du refus

9 SHM, Papiers Darlan, 142 GG2 I. - Souligné par l'auteur.

10 H. Coutau-Bégarie et C. Huan, *Darlan, op. cit.*, p. 407.

11 Quelques centaines de véhicules sont achetés selon le contrat Dankworth signé à Alger le 18 mai : voir Christine Levisse-Touzé, *L'Afrique du Nord, recours ou secours ? Septembre 1939-juin 1943*, thèse de doctorat, université Panthéon Sorbonne-Paris I, 1991, p. 305-343.

de lancer le protocole II tant que n'aura pas abouti la négociation politique pressentie. Et Hitler, qui a ordonné entre-temps l'assaut de l'URSS (22 juin), renonce au protocole III¹².

Au final, les clauses des protocoles n'ont été que partiellement réalisées¹³, Bizerte et Dakar restant hors de portée du Reich. Deux interprétations s'affrontent quant à cet avortement. Pour Eberhard Jäckel¹⁴ (1968) et Robert O. Paxton¹⁵ (1973), Vichy a relancé son effort collaborationniste qu'Hitler a rejeté. Mais Jean-Baptiste Duroselle (1982) oppose un refus français : Weygand aurait offert d'élever le prix du protocole politique pour amener Berlin à y renoncer. Exposée par Weygand dans ses *Mémoires*, la thèse fut suivie dans de nombreux travaux¹⁶, dont la biographie posthume de Darlan par Henri Michel¹⁷. Cette ligne fut enfin révisée au profit de celle du renoncement de l'amiral dans la dernière grande biographie qui lui a été consacrée par MM. Coutau-Bégarie et Huan (1989)¹⁸. Et à lire les derniers travaux sur le sujet, force est d'admettre que l'approche tient lieu de parole de vérité, telle que l'a confortée Philippe Masson, ancien directeur du Service historique de la Marine, qui évoquait deux ans plus tard le « revirement »¹⁹ de Darlan. Ainsi, en 2002, l'américain George Melton, dont la clémentine biographie n'apporte rien de neuf sous le soleil de Darlan. Expliquer le renoncement de notre homme à son œuvre étant malaisé, on a aussi souligné la zone d'ombre entourant Darlan, tel l'italien Vezio Vascotto dans un article intitulé « L'énigme Darlan »²⁰.

12 DFCAA, IV, p. 589-590. - L'échec des négociations est détaillé par Robert O. Paxton, *La France de Vichy*, Paris, Le Seuil, nouv. édition 1997, p. 157-163 ; voir aussi Chantal Metzger, *L'Empire colonial français dans la stratégie du III^e Reich (1936-1945)*, Bruxelles, PIE-Peter Lang, 2002, p. 282, 288-289.

13 Il s'agit des contrats Dankworth et nîmois, auxquels s'ajoutent les livraisons de combustibles.

14 Eberhard Jäckel, *La France dans l'Europe d'Hitler*, Paris, Fayard, 1968, p. 238-239 et 244-245.

15 R. Paxton, *La France de Vichy*, *op. cit.*, p. 161-165 ; *id.*, « La collaboration d'État » dans Jean-Pierre Azéma et François Bédarida (dir.), *La France des années noires*, t. I, *De la défaite à Vichy*, Paris, Le Seuil, 2000, p. 367-375.

16 Maxime Weygand, *Mémoires. Rappelé au service*, Paris, Flammarion, 1950, p. 418-441 ; Jean-Baptiste Duroselle, *L'Abîme*, Paris, Imprimerie nationale, 1982, p. 288. Cette interprétation a été reprise dans des biographies (Jean-Paul Cointet, *Pierre Laval*, Paris, Fayard, 1993, p. 350), des essais (Michèle Cointet, *Pétain et les Français 1940-1951*, Paris, Perrin, 2002, p. 223), et des études centrées sur l'Empire, telles celles de C. Levisse-Touzé, *L'Afrique du Nord, recours ou secours ?*, *op. cit.*, p. 319, et C. Metzger, *L'Empire colonial français dans la stratégie du III^e Reich*, *op. cit.*, p. 395-396. D'autres auteurs, tel Yves Durand dans *La France dans la seconde guerre mondiale*, Paris, Armand Colin, 2001, p. 55-56, ont suivi E. Jäckel et R. Paxton.

17 Henri Michel, *François Darlan*, Paris, Hachette, 1993, p. 213-214.

18 H. Coutau-Bégarie et C. Huan, *Darlan*, *op. cit.*, p. 419-420.

19 Philippe Masson, *La Marine française et la guerre, 1939-1945*, Paris, Tallandier, 1991, p. 307.

20 Vezio Vascotto, « L'énigme Darlan », *Rivista Marittima*, février 2002, p. 73.

Cette « parole de vérité » souffrant à mes yeux de grosses contradictions, je tâcherai de montrer que Weygand n'a pas « triomphé des protocoles » (J.-B. Duroselle), mais a chuté du fait de l'élan des négociations nourries par Darlan. Ce dernier n'a pas « reculé » (H. Michel), il n'y a pas eu de « revirement » (P. Masson), pas plus que l'homme n'a « renoncé en son for intérieur » (H. Coutau-Bégarie & C. Huan), multipliant à l'inverse les ouvertures jusqu'en 1942. Darlan a-t-il du moins fait « traîner les choses en longueur »²¹ (G. Melton) ? C'est tout le contraire : l'amiral se plaint du matin au soir de l'attente forcée à laquelle le condamne Hitler. Y a-t-il enfin une énigme Darlan, ce « prince de l'ambiguïté » décrit par François-Emmanuel Brézet²² ? L'homme nous apparaît à l'inverse très lisible.

150

La pierre de touche du propos est l'élan de collaboration relancé pour certains mais stoppé pour d'autres. Au coup d'arrêt du 12 juillet 1941, nourrissait-on à Vichy l'espoir de la mise en route ou celui du capotage des protocoles ? Un échec laissant toujours des traces, un argument infirmant la volonté de mettre fin à la politique de Darlan tient, dans cette hypothèse, du simple fait de son maintien au pouvoir. Si, pressé par Weygand, Pétain avait finalement imposé son veto, comment imaginer Darlan poursuivre une diplomatie quelconque ? Or l'homme souffle sur les braises du foyer de Paris avec, par exemple, les transports navals dits « Delta-Gamma » opérés en 1942 dans l'esprit du protocole II. Mais que répondre à qui prétendrait que Darlan lâchait du lest pour le bien du pays ? Creusons ce procès d'intention.

L'OFFRE DE JUILLET

Le refus du 12 juillet, insistons-y, est conditionnel. Darlan y avait d'ailleurs préparé Abetz le 8 :

Pour dissiper tout malentendu, je tiens à vous préciser que la position politique du gouvernement n'est *nullement modifiée*. Si j'insiste sur la nécessité d'une large conversation politique, c'est parce que j'estime qu'elle est indispensable pour permettre au gouvernement français d'aller *plus avant* dans la voie qu'il s'est tracée²³.

Suit ainsi l'offre transmise à Abetz le 14 juillet. Rappelant l'interdépendance entre les protocoles militaires et le protocole politique, la note souligne la perte du Levant et la menace anglaise sur l'Empire, cela sans qu'il soit admis que la

²¹ George Melton, *Darlan*, Paris, Pygmalion, 2002, p. 147.

²² François-Emmanuel Brézet, « Raeder et Darlan, une coopération impossible », *Chronique d'histoire maritime*, 49, 2002, p. 86-87.

²³ Souligné par l'auteur. *Lettres et notes de l'amiral Darlan*, présentées par H. Coutau-Bégarie & C. Huan, Paris, Economica, 1992, p. 365.

lutte avec l'ennemi de Berlin modifie de façon essentielle la relation franco-allemande. La demande d'entretien est réitérée dans l'espoir d'exécuter sans délai les protocoles²⁴, ce qui entraînera une guerre généralisée contre Londres, voire Washington. L'effort pressenti apparaissant inenvisageable dans la situation d'alors, Vichy appelle à voir renaître « la souveraineté de l'État français et une loyale coopération avec l'Axe »²⁵. Présente huit mois durant dans les notes de Darlan, cette main tendue ne marque-t-elle pas l'offre la plus ambitieuse²⁶ faite à Berlin ? Était-on alors sincère à Vichy ? Voyons ce qu'en pensait Darlan. C'est par hasard que les notes de ce dernier ont émergé. Appelé au chevet de son fils mourant, il arrive à Alger à la veille du débarquement allié en une coïncidence de l'Histoire. Assassiné peu après, il n'a pu détruire ces lignes qui découvrent ses réflexions intimes. De l'enthousiasme qui le portait en mai 1941, que reste-t-il en juillet ?

Fidèle au poste, donc, Darlan se plaint le 21 juillet du manque de confiance de Pétain à son égard alors qu'il reste en charge de la lourde tâche de continuer la ligne de Montoire²⁷. La semaine suivante, affairé à trouver les moyens de relancer le dialogue avec Berlin, il évoque sa démission, faute d'imposer sa volonté à Weygand qu'il juge infidèle au gouvernement. Puis, frustré par l'accueil fait à l'offre du 14 juillet, il s'en prend à Hitler dont la politique n'est « pas très cohérente »²⁸. L'écueil, écrit-il, tient dans la profonde modification à apporter aux relations avec l'Axe, ce qu'il juge logique puisque Berlin s'efforce de remettre la France en guerre. Or Hitler se refuse à cette évolution. Ici, ce ne sont plus un saboteur nommé Weygand ou une girouette du nom de Pétain qui sont en ligne de mire, mais Hitler.

Mais Darlan ne renonce pas. En août, c'est la continuité de la politique française que l'amiral Michelier souligne à Wiesbaden²⁹. En octobre, le rapprochement³⁰ reste impossible tant que Weygand « obstacle insurmontable au déclenchement d'une politique constructive » gardera son poste³¹. Weygand, on le sait, sera remercié le mois suivant. Plus tard encore, les États-Unis venant d'entrer en guerre, Darlan note :

La tactique de Berlin est la même depuis août. La France doit remplir ses engagements militaires sans attendre que soient connues les contreparties politiques. Elle a signé le Protocole, elle doit l'appliquer. Nous soutenons la

²⁴ *Ibid.*, p. 375.

²⁵ *Ibid.*, p. 372-377. - Souligné par l'auteur.

²⁶ R. Paxton, *La France de Vichy, op. cit.*, p. 162-164.

²⁷ SHM, Papiers Darlan, 142 GG2 VII.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ DFCAA, V, p. 53-56.

³⁰ SHM, Papiers Darlan, 142 GG2 VIII.

³¹ SHM, Fonds Auphan, 126 GG2, « Note sur la situation politique », 5 octobre 1941.

thèse de l'interdépendance du politique et du militaire. *L'affaire en est là* le 17 décembre 1941³².

Mais si Darlan s'exprime au présent, prouvant qu'il juge « l'affaire » toujours en cours, il se durcit six semaines plus tard :

En juillet 1940, la politique de rapprochement aurait rallié la grande majorité des Français. En février 1942 [...] cette majorité est devenue minorité. *Depuis quatorze mois, je demande* [à Berlin] de prendre une attitude telle que la population puisse se rallier de nouveau à cette politique [...]. *Rien n'a été fait.* [...] Si l'Allemagne [...] désire sincèrement le rapprochement, il lui appartient [...] de le favoriser. Si [elle n'en] veut pas, elle n'a qu'à le dire et se comporter en *vainqueur inintelligent*. [Elle] manquera le rapprochement franco-allemand et "perdra la paix". À elle de décider³³.

152

Et l'aveu d'impuissance se répète : « Des conversations politiques prévues pour juillet 1941 ont été reconsidérées, ajournées. En février 1942 nous les attendons toujours. [...] *La parole est au vainqueur* ».

Enfin, à la veille du retour de Laval, que fait le gouvernement français ? Il « attend que le gouvernement allemand décide de cesser d'attendre »³⁴. L'offre du 14 juillet était-elle sincère ? Il n'est qu'une réponse : on a jusqu'en 1942 *espéré* à Vichy que Berlin accepterait au moins d'en discuter. Mais il n'en fut rien. À qui la faute ? À un *vainqueur inintelligent* aveuglé par une « méfiance excessive et injustifiée ».

LE JUSTE PRIX

La collaboration fut-elle une offre de Vichy rejetée au final à Berlin³⁵ ? Darlan lui-même confirme cette représentation, parfois qualifiée de « révolution paxtonienne »³⁶. Le point initial porte sur *l'existence* d'un projet mettant en jeu la double responsabilité de Pétain et de Darlan, projet dont le but est de rétablir entre la France et l'Axe un cadre de relations aussi proche que possible de la paix.

³² SHM, Papiers Darlan, 142 GG2 VIII.- Souligné par l'auteur.

³³ SHM, Fonds Auphan, 126 GG2 III. - Souligné par l'auteur. La phrase « À elle de décider » est soulignée dans le texte ; Cf. *Lettres et notes...*, op. cit., p. 472.

³⁴ SHM, Papiers Darlan 142 GG2 II. - *Ibid.*, p. 475, 483, 491.

³⁵ R. Paxton, *La France de Vichy*, op. cit., p. 91.

³⁶ Sarah Fishman et al. (dir.), *La France sous Vichy. Autour de Robert O. Paxton*, Bruxelles, Complexe, 2004 ; Cf. aussi Thomas Wieder, « Rétrolecture 23/36 – 1973 : 'La France de Vichy' de Robert O. Paxton », *Le Monde*, 9 août 2008.

Suit la question de la *préméditation*. Par ce qu'il rapporte de son entretien avec Hitler, Darlan convainc le Conseil des ministres de s'engager plus avant pour le bien du pays. Ce virage est assumé dès l'accord de Syrie³⁷, de même que Darlan a peu à peu admis le risque d'une guerre franco-anglaise, jugé moindre que celui de l'attentisme. La collaboration, écrit Henri Michel, tient pour Darlan du « *mariage de raison*³⁸ » ; et de fait notre homme évoquait le 2 juin une « espèce d'entente raisonnée [...] où l'amour n'a pas sa place ». Un mariage de raison ? Soit, mais le succès d'une entreprise de raison repose sur l'équilibre. Or, dès avant les discussions de Paris, Darlan s'inquiétait des promesses d'Abetz :

À la suite des négociations de ces dernières semaines et de l'entrevue [avec Hitler], j'avais cru pouvoir conclure [...] que des mesures tangibles seraient prises du côté allemand pour faire comprendre l'orientation politique nouvelle au peuple français. [...] J'ai ordonné sans hésiter sur de simples promesses des mesures montrant que *je m'engageais nettement plus en avant* et en toute confiance. Je savais que les mesures ordonnées pouvaient avoir de graves répercussions [mais] *on ne m'offre pratiquement rien*. [...]

Si les promesses qui m'ont été faites ne sont pas tenues, je me considérerais comme ayant trompé le Maréchal, le gouvernement, le peuple ; je conclurais que mes interlocuteurs *n'ont pas eu confiance en moi ou ont voulu abuser de ma confiance* [et] je me retirerais en disant pourquoi³⁹.

Berlin a-t-il foi dans le projet français comme s'en inquiète Darlan auprès d'Abetz le 27 mai⁴⁰ ? Aux protocoles militaires qui engagent l'Empire est joint *in extremis* le protocole politique. L'accord sera-t-il validé à Vichy ? Aux adeptes des thèses de l'opposition⁴¹ de Weygand, ou du renoncement de Darlan, nous tendons celle du mariage de raison dont les protocoles tiennent lieu de dot. Le prix augmente avec la défaite de Syrie qui agite le spectre d'autres pertes à venir, mais si cette étape est ici et là portée au crédit de Weygand, c'est sans l'aide de ce dernier ou de qui que ce soit d'autre que Darlan lui-même déclare le 27 mai que la France est amenée à devenir l'associée du Reich⁴². Et les échanges houleux des 3-6 juin ne l'écartent pas du pouvoir. Loin de démissionner, Darlan n'abandonne pas, à preuve les offres d'alliance répétées postérieures à la séquence « refus du 12 juillet, note du 14 ». Et comment Darlan pourrait-il renoncer fin

37 *Lettres et notes...*, *op. cit.*, p. 269.

38 H. Michel, *François Darlan*, *op. cit.*, p. 188 ; *Lettres et notes...*, *op. cit.*, p. 348-349.

39 Souligné par l'auteur. - Lettre du 18 mai pour communication à Abetz, *ibid.*, p. 332.

40 *Ibid.*, p. 338.

41 H. Michel, *François Darlan*, *op. cit.*, p. 213-214.

42 DFCAA, IV, p. 463.

mai, puis se décrire en charge de poursuivre la collaboration, harceler Pétain de demandes de renvoi de Weygand pour relancer Berlin, etc. ?

Il se dessine à l'inverse que Darlan a multiplié les efforts pour *donner sens* à l'entretien du Berghof mais, insistons-y, *pas à n'importe quel prix*. À rebours des analyses précédentes, la thèse du mariage de raison toujours espéré – l'offre de collaboration renouvelée, mais au juste prix – possède le triple mérite de rendre compte de la continuité des avances de Vichy, d'épouser de façon très convaincante ces archives exceptionnelles que constituent les notes de Darlan, et de rendre lisible l'attitude de ce dernier.

UN SURSAUT PROVIDENTIEL

154

Certes, son passé n'a pas préparé Darlan à élaborer une alliance. Impressionné par la force nazie, marqué au fer rouge par Mers el-Kébir, l'homme se convainc que le salut passera par l'entente avec Berlin. Montoire a rendu la collaboration légitime à ses yeux, et l'entrevue de Beauvais, la langue commune avec Abetz, tout cet ensemble culmine lors de son second entretien avec Hitler. Si Darlan a déjà beaucoup donné au 11 mai, il est dans l'attente des contreparties promises par Abetz, et disposé à offrir plus encore car l'ouverture du Levant au Reich, croit-il, nouera les fiançailles franco-allemandes. Mais l'engagement étant d'extrême importance, c'est avec bon sens qu'il prend soin de reformuler le propos d'Hitler, qu'on résumera en « donnant-donnant »⁴³.

C'est notre profonde conviction, nourrie par ses notes, que Darlan a cru à ce schéma de collaboration qu'il appelait de ses vœux. De retour à Vichy, il est renforcé de son point de vue car Hitler a validé le principe de contreparties. Mais, huit jours plus tard, il attend toujours et envisage avoir été délibérément trompé. C'est en cette semaine où nulle concession de valeur ne vient compenser l'accord de Syrie qu'il commence à douter. Que veut vraiment Hitler ? Le rapprochement ou la ruine de la France⁴⁴ ? À la veille de la séquence « refus du 12 juillet, offre du 14 », résumant un entretien avec un Abetz désireux de lancer le protocole de Bizerte en remettant à plus tard l'entretien politique : « Je m'y *refuse absolument*. [...] Abetz essaie de me faire céder. Je ne mollis pas ». Le 8 août, lit-on encore : « Nous restons sur nos positions »⁴⁵. Mais, s'il se reprend, Darlan n'abandonne pas l'affaire. Et celui qui jugerait qu'il y a renoncé en conscience⁴⁶, doit affronter la double incohérence d'un homme qui piétinerait

43 *Ibid.*, p. 407. L'expression revient dans sa note sur l'entrevue : *Lettres et notes...*, *op. cit.*, p. 322-324.

44 *Ibid.*, p. 477.

45 Souligné par l'auteur. - *Ibid.*, p. 271-272, 351-355, 368-370.

46 H. Coutau-Bégarie et C. Huan, *Darlan*, *op. cit.*, p. 419 ; *Lettres et notes...*, *op. cit.*, p. 365.

de bon gré son œuvre pour s'atteler sans attendre à la reconstruire dans le même but. Certes peu gratifiant pour le narcissisme national en regard du torpillage de Weygand ou du revirement de Darlan, il n'est que d'accepter ce qui émerge comme le seul cadre vraisemblable, à savoir la volonté persistante d'accoucher de Montoire, mais à un prix hissé à la hauteur du risque encouru. L'homme a été abusé une fois, et on ne l'y reprendra pas : « [...] les protocoles militaires et politiques de Paris forment un tout et *rien* ne me fera changer de position. Ma résolution est d'autant plus ferme que jamais les engagements qui avaient été pris à mon égard n'ont été entièrement tenus »⁴⁷.

Enrichissant la chronologie de la collaboration, deux périodes séparées par le sursaut, en une sorte de « réveil » de l'amiral, marquent l'ère Darlan. De sa venue au pouvoir jusqu'à la visite au Berghof, la collaboration file toutes voiles dehors. Puis l'homme fait ses comptes mais ne s'y retrouve pas, et les journées précédant les tractations de Paris annoncent la seconde phase, celle d'une collaboration désormais sous contrôle. Ce raidissement marque une rupture car si le Levant a été perdu, on comprend à Vichy – Darlan le premier, sans doute, par-delà l'opposition de Weygand – qu'il s'agit de ne pas brader de même Bizerte ou Dakar. Ce durcissement ne saurait toutefois masquer la continuité⁴⁸ d'une collaboration relancée, mais à un certain prix. Cruciale pour l'interprétation finale, la question est de savoir si ce prix était juste.

MIRAGE DE LA COLLABORATION

Il reste à peser la part de responsabilité portée par Vichy dans le refus allemand. Sincère, l'offre du 14 juillet était-elle aussi réaliste ? Pour Darlan, les dangers auxquels s'expose le pays justifient le retour à une situation quasi normale, ce qui signifie l'annulation de la victoire du point de vue de Berlin. Alors l'offre était-elle inacceptable⁴⁹ comme l'écrivent les biographes de l'amiral ? De fait, ce n'est pas l'avis d'Abetz qui partage les vues de Darlan dont il prévoit la démission⁵⁰. Entre la Syrie perdue et les contreparties accordées après de longues résistances, note Abetz, « Darlan craint que même *les plus grands sacrifices* consentis dans

47 Souligné dans le texte. - Note, 9 février 1942. - *Ibid.*, p. 473.

48 *Ibid.*, p. 389-390.

49 *Ibid.*, p. 353-355. H. Michel, *François Darlan, op. cit.*, p. 213-214. H. Coutau-Bégarie et C. Huan, *Darlan, op. cit.*, p. 437.

50 Barbara Lambauer, *Otto Abetz et les Français ou l'envers de la collaboration*, Paris, Fayard, 2001, p. 336-338 et 341-342.

une guerre [avec Londres] *ne changeraient pas radicalement* les relations franco-allemandes »⁵¹.

Capital pour le propos, ce jugement mène à creuser le postulat selon lequel les exigences de Vichy étaient exorbitantes. Certes rien n'est oublié : Vichy pose la souveraineté française en zone occupée, la libération progressive des prisonniers, le réarmement, la suppression des frais d'occupation, etc. Il semble à première vue illogique du point de vue d'Hitler de renoncer aux gains acquis par les armes. Pourtant, Berlin ne brûlerait pas les fruits de sa victoire, mais les *échangerait* contre d'autres avantages nés de l'alliance, et pour commencer l'usage crucial de Dakar pour la bataille de l'Atlantique. Et prolongeons l'aveu d'Abetz : peut-on imaginer une *offre française quelconque* qui mènerait Hitler à accepter un véritable partenariat franco-allemand ? Non, répond Abetz.

156

Or qu'offrir de plus ? La guerre contre Londres ou Washington représentant un danger extrême, Vichy paye déjà très cher la paix avec l'Axe proposée en retour, et le principe de donnant-donnant suppose que Berlin élève de même la valeur des concessions. Il semble donc équitable de considérer qu'il était aussi difficile pour Vichy d'envisager la guerre contre l'Angleterre qu'il était pénible à Hitler de s'allier à l'ennemi de 14-18. Où se situe la démesure⁵², sinon du côté d'un vainqueur impitoyable dont la conduite de la guerre en Irak, Libye et dans l'Atlantique pousse la France à la catastrophe au moindre coût ? La collaboration ne fut que la loi du plus fort exprimée avec calcul.

L'offre du 14 juillet était-elle inacceptable ? Pour l'affirmer, la logique impose d'imaginer en miroir une offre *acceptable*. Mais on n'en trouve pas, témoigne Abetz, puisque même les plus grands sacrifices consentis par Vichy ne transformeraient pas les relations franco-allemandes. D'accord avec Abetz et Darlan, donc, *aucune* offre n'aurait séduit Hitler. D'amour ou de raison, il ne fut sans doute *jamais* question de mariage au Berghof. Il n'est qu'un verdict : c'est avec constance que la main a été tendue, ce qui prouve que Vichy aurait suivi si Berlin avait marché. Quant aux exigences posées pour asseoir l'alliance envisagée avec l'Axe, l'impression finale est qu'elles étaient non pas excessives, mais équilibrées, puisqu'alignées sur le donnant-donnant d'Hitler.

Plus qu'une collaboration manquée⁵³, c'est d'un mirage que témoigne le rapprochement franco-allemand. Et ce leurre s'inscrit en parfaite continuité du projet d'Hitler qui, à l'été 1940, a donné pour instruction à Abetz de favoriser

51 Souligné par l'auteur. - O. Abetz, *Pétain et les Allemands. Mémoire d'Abetz sur les rapports franco-allemands*, op. cit., p. 109-110.

52 C'est à l'inverse les choix d'Hitler que Darlan jugera illogiques : *Lettres et notes...*, op. cit., p. 354, 453.

53 B. Lambauer, *Otto Abetz et les Français*, op. cit., p. 303.

l'élaboration d'un traité de paix où Paris accepterait une forte réduction de sa puissance militaire. Il s'agirait de fixer une part des hommes politiques dans « *l'espoir ou l'illusion* »⁵⁴ d'une possible entente future pour prévenir la formation d'un front uni contre le Reich. L'amiral Auphan, bras droit de Darlan, l'a bien compris, jugeant que Hitler « ne veut pas de la collaboration qu'il conçoit comme un moyen commode d'*extorquer* quelque chose de plus » chaque jour au pays selon une politique « à sens unique »⁵⁵. Et à l'été 1942, formidable aveu, Auphan pèse qu'a été fait pour l'Allemagne « *tout* » ce qu'un gouvernement français pouvait faire « *tout en restant encore français* »⁵⁶. Et pour quel résultat ? Hitler ne donne rien en échange et se durcit toujours plus. Bref, un marché de dupes.

Comme tout mirage, celui d'Hitler aveugle. Ainsi, pour Robert Aron, auteur d'une première synthèse sur Vichy, la collaboration fut pour Darlan « ... un *moindre mal*, un marché inévitable, le moyen d'*éviter le pire* »⁵⁷, selon un jugement auquel MM. Coutau-Bégarie et Huan préconisent de se rallier. Nous ne pouvons que repousser totalement ce jugement. Militairement écrasée un an plus tôt, démobilisée, agressée par son frère d'armes, sévèrement défaite au Levant au cours d'une guerre franco-anglaise ramenant ces pays au temps de Waterloo, que souhaiter de pire à la France de 1941 qu'un conflit généralisé avec l'Angleterre ou les États-Unis, piétinant le passé commun de ces démocraties⁵⁸ ? Durant l'ère Darlan, le pays a piaffé au bord du précipice.

DARLAN, « CHAMPION DE LA COLLABORATION »

François Darlan, comme le décrit Henri Michel, fut bel et bien « le champion de la collaboration »⁵⁹. L'image est accablante, et sans doute certains esprits sceptiques regimberont-ils. On soulignera donc l'avalanche d'archives et de jugements pointant dans la même direction, c'est-à-dire l'offre d'une collaboration-alliance équilibrée annulant le régime d'armistice. Ainsi, c'est sans la moindre ambiguïté que la thèse du mariage de raison, espéré à Vichy et rejeté à Berlin, est confirmée par les ordres du Führer, les archives de la marine

54 *Ibid.*, p. 175-179.

55 SHM, Fonds Auphan, 126 GG2 II et IV : « À propos des Protocoles du 28 mai 1941 » et « Note sur la situation politique », 1^{er} juin 1942.

56 Souligné par l'auteur. - Note, 26 août 1942, *ibid.*

57 Souligné par l'auteur. - Robert Aron, *Histoire de Vichy*, Paris, Fayard, 1954, p. 433, cité dans H. Coutau-Bégarie et C. Huan, *Darlan, op. cit.*, p. 408.

58 Adrienne D. Hytier, *Two Years of French Foreign Policy : Vichy 1940-1942*, Genève, Droz, 1958, p. 358-360.

59 H. Michel, *François Darlan, op. cit.*, p. 171.

et de la diplomatie du Reich⁶⁰. Instruite de part et d'autre du Rhin, l'affaire met en évidence le « grand dessein » formé par l'amiral de la flotte. Tel un mirage, ce formidable projet de collaboration d'État négocié au plus haut niveau se dissipa progressivement, puis disparut définitivement en novembre 1942, emporté par le débarquement allié en Afrique du Nord.

60 La partie « allemande » de cette démonstration est détaillée dans B. Costagliola, *La Marine de Vichy*, *op. cit.*, p. 285-299.

FAUX-SEMBLANTS ET RUPTURES DE L'APRÈS 1945

Philippe Vial
Service historique de la Défense
Division Études, enseignement, recherche

En dépit des apparences, les trois études présentées ici ne se limitent pas aux années 1945-1962. Quand le second conflit mondial éclate, le futur amiral Thierry d'Argenlieu, pour l'heure supérieur de la province carmélitaine de Paris, est âgé de cinquante ans. Les fondations de sa cité idéale ont été creusées depuis longtemps, dès avant 1914 pour une part, même si l'expérience de 1939-1945 va profondément renouveler sa vision. Ces études prétendent encore moins couvrir l'ensemble de la période 1945-1962. L'essentiel de la Quatrième République n'est pas envisagé puisque l'amiral Thierry d'Argenlieu quitte la scène en 1947, alors que les deux interventions consacrées à la tentative de « pronunciamiento » relèvent des débuts de la Cinquième République.

Cette situation est à l'image de la discrétion que cultive après guerre la Marine dans le champ politique au sens large. « [Elle] a fait de la politique sous Vichy. Ça lui a coûté très cher. Elle ne recommencera pas », assure son chef d'État-major général, l'amiral Henri Nomy, au ministre de la Défense nationale, Pierre de Chevigné, quand se noue la crise de mai 1958¹. Les circonstances sont exceptionnelles, la raison d'être du propos précise. Il n'empêche : l'inamovible patron de la Marine dans les années cinquante – il règne rue Royale de juin 1951 à juillet 1960 – résume là une constante qui éclaire l'ensemble de l'après 1942, Quatrième et Cinquième République confondues, bien au-delà d'ailleurs de la césure de la fin de la guerre d'Algérie.

Une exception à cette règle : d'Argenlieu. S'il est un point commun entre le « Carme naval » et l'Amiral de la Flotte – outre la vice-présidence du Conseil supérieur de la Marine, à laquelle le second succède au premier quand cette instance est recréée, en février 1945² – c'est bien dans l'exercice de fonctions

1 Jean-René Tournoux, *Secrets d'État : Diên Biên Phù. Les paras. L'Algérie. L'affaire Ben Bella. Suez. La Cagoule. Le 13 mai. De Gaulle au pouvoir*, Paris, Plon, 1960, p. 324-325.

2 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence. Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse de doctorat d'histoire, université Panthéon Sorbonne-Paris I, 2008, vol. IV, chap. XI : « Des généraux aux chefs, du statut à l'action », p. 968.

explicitement politiques. En Indochine, comme à Vichy, ces deux officiers généraux d'active sont de ce fait sous les feux de la rampe. Mais, alors que Darlan n'était que le plus célèbre d'un groupe qui comptait également les amiraux Decoux, Robert, Abrial... d'Argenlieu est seul. À la différence de ce qui prévaut pour les autres armées, la Marine ne donne plus aucun « proconsul » après 1947.

Il ne faut pas y voir seulement l'effet de son caractère minoritaire au sein des forces armées françaises : le nom du vice-amiral Barjot est ainsi évoqué en mars 1953 pour devenir résident général en Tunisie³. Il y a une nette volonté des responsables de la rue Royale pour faire profil bas, à l'exemple de ce que constate l'attaché naval à Londres, le contre-amiral Amman, le 9 août 1956, après avoir exposé au chef d'État-major les difficultés rencontrées avec les Britanniques pour mettre sur pied une intervention contre l'Égypte : « L'amiral Nomy me dit qu'il compte désormais se mettre un peu en retrait. Depuis le début de la bagarre, on n'a vu sur le devant de la scène que des marins... Il suffit désormais de Barjot. Aux militaires de jouer et de se compromettre à leur tour, car nul ne sait comment tout finira »⁴. De fait, le chef d'État-major général de la Marine a été en pointe dans les discussions politico-militaires qui ont entouré les débuts de la crise de Suez, servant de *missi dominici* au ministre de la Défense, qui est aussi en l'occasion un véritable ministre des Affaires étrangères *bis*⁵.

160

Il n'y a pas là, certes, d'attributions officielles, comme dans le cas de d'Argenlieu ou de Darlan. Mais la dimension politique demeure, et les frontières sont floues : en témoigne à la même époque la visite que Nomy effectue, sur ordre, à Colombey, pour informer le Général de la volonté française de réagir par la force à la nationalisation du canal de Suez⁶. À l'inverse, au début de 1954, Nomy s'était opposé au rôle que le gouvernement de l'époque entendait confier aux

3 Vincent Auriol, *Journal du Septennat (1947-1954)*, t. VII, 1953-1954, édité par Jacques Ozouf, Paris, Armand Colin, 1971, n. 76, p. 590-591. Le vice-amiral Barjot, alors commandant en chef de la zone stratégique de l'océan Indien, avait été commandant de la marine en Tunisie entre février 1951 et juillet 1952. Il semblait avoir laissé un excellent souvenir chez les autorités tunisiennes : Auriol, *Journal du Septennat*, *op. cit.*, t. VI, 1952, édité par Dominique Boché, 1978, p. 410-411 et p. 634-635. Sur la carrière de l'amiral, voir Alexandre Bouveur, *De la Pensée à l'action, itinéraire d'un officier de marine hors norme (1899-1960)*, mémoire de maîtrise, université Panthéon Sorbonne-Paris I, 2003, p. 68-71.

4 Maurice Amman (contre-amiral), *La Crise de Suez au jour le jour vue de Londres*, 9 août, manuscrit inédit rédigé en 1956-1958, Service historique de la Défense, Département de la Marine, GG II, 136/4.

5 Philippe Vial, « Les chefs militaires français et la crise de Suez : le groupe et le système », dans Philippe Vial, Georges-Henri Soutou, Robert Frank et Martin Alexander (dir.), *Les Occidentaux et la crise de Suez : une relecture politico-militaire* (à paraître en 2011 aux Publications de la Sorbonne, en coédition avec le Service historique de la Défense).

6 Abel Thomas, *Comment Israël fut sauvé. Les secrets de l'expédition de Suez*, Paris, Albin Michel, 1978, p. 216. Nomy obéit à une demande du ministre de la Défense nationale et des Forces armées, le radical Maurice Bourges-Maunoury.

chefs d'État-major pour aider à faire entériner la CED. Il avait ainsi refusé de signer la lettre préparée par le général d'armée Ély, chef d'État-major général des Forces armées, par laquelle les principaux chefs militaires français auraient cautionné la ratification du traité⁷.

Si les éclats de la seconde guerre mondiale et de ses suites ne sont plus de mise, les responsables militaires de la Marine savent encore naviguer en politique. Discrétion ne signifie pas effacement... Sous la Quatrième République, les affectations successives du commandant Tétré, du cabinet du ministre des Armées au secrétariat général militaire de la Présidence de la République, attestent qu'il fut positionné par la rue Royale afin d'être un relais avec le monde politique⁸. Inversement, on comprend pourquoi la Marine reste pour l'essentiel à l'écart du coup de force d'avril 1961, à l'image de ce que donne à voir le premier ouvrage publié à chaud sur le putsch : ni la couverture, ni le cahier photos de *La Fronde des généraux* ne présentent aucun visage de marin⁹. Le lieutenant de vaisseau Guillaume est une exception qui confirme la règle.

Cette quasi-absence n'exclut nullement des sentiments de sympathie largement répandus en faveur de l'Algérie française. Et elle s'explique aussi par d'autres facteurs. Ainsi, le conflit n'est pas la grande affaire de la Marine comme il l'est pour l'armée de Terre et, dans une moindre mesure, pour l'armée de l'Air. L'essentiel des moyens navals n'y est pas engagé. De plus, si Mers el-Kébir correspond au *nec plus ultra* en matière de base, capable à terme de résister à une attaque nucléaire, bactériologique ou chimique¹⁰, le coût du conflit prive la Marine des moyens d'achever la reconstitution de sa flotte de combat¹¹. Après les porte-avions *Clemenceau* et *Foch*, il n'y aura pas de *Verdun*...

L'essentiel ne se joue pas en Algérie. Pourtant, le début du printemps de 1961 constitue bien un tournant avec la salve lourde des vingt-trois décrets publiés le 5 avril, qui met fin aux départements ministériels d'armée¹². S'achève le long processus de démantèlement des structures héritées de Colbert, qui avait débouché sur la suppression définitive du poste de ministre de la Marine en juin 1958. Trois ans plus tard, celle-ci cesse d'être dotée d'une personnalité

7 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence...*, op. cit., t. IV, chap. XII : « De l'armée aux chefs : la construction européenne, une étude de cas », p. 1173-1174.

8 *Ibid.*, t. II, chap. II : « Les relations politico-militaires en France depuis 1870 : les dynamiques de la suspicion », p. 116, n. 19.

9 Jacques Fauvet et Jean Planchais, *La Fronde des généraux*, Paris, Arthaud, 1961.

10 Isabelle Delaporte, *La Base française de Mers el-Kébir (1930-1968) : de la genèse à l'évacuation*, mémoire de maîtrise, université Panthéon Sorbonne-Paris I, 2000.

11 Philippe Vial, « À l'Épreuve des faits. La participation de la Marine à la crise de Suez », dans Maurice Vaisse (dir.), *La France et l'opération de Suez de 1956*, Paris, ADDIM, 1997, p. 204.

12 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence...*, op. cit., t. III, chap. V : « La réalité d'une organisation : la difficile mise en place d'une charnière politico-militaire », p. 377.

politico-administrative propre. Cette rupture essentielle va de pair avec celle consacrée par l'avènement de la Cinquième République. Dans ce nouveau cadre politico-institutionnel, il n'est plus guère de place pour les jeux d'influence que la république parlementaire autorisait depuis 1870. Marine et politique : les conditions dans lesquelles se décline le thème de ce programme de recherche sont bouleversées. Car, si les changements de régime ont émaillé la longue durée républicaine entre 1792 et 1958, jamais ils n'avaient correspondu à une remise en cause aussi radicale du cadre politico-administratif dans lequel s'incarne le fait maritime. C'est cette simultanéité qui constitue la spécificité des débuts de la Cinquième République et en fait un tournant.

162

Pour autant, il ne s'agit pas d'un point final. En premier lieu parce que les événements de la fin avril 1961 infléchissent la mise en œuvre des réformes. En témoignent les décrets de juillet 1962, qui privent le nouvel édifice militaire de la puissante autorité interarmées qui aurait dû le couronner¹³. De ce fait, bien que réduite officiellement au rang de simple administration militaire, la Marine garde jusqu'au début du XXI^e siècle une forme d'autonomie, spécialement au regard des attributions de son chef d'État-major, sorte de réincarnation militaire du ministre. Régulièrement érodée, cette autonomie n'est définitivement battue en brèche que par le décret du 21 mai 2005 qui, pour la première fois, place son chef d'État-major sous l'autorité de celui des Armées¹⁴. Significativement, la plaque qui surmonte le portail de la rue Royale, a continué de porter jusqu'à nos jours l'inscription : « Ministère de la Marine », situation qui ne prendra fin qu'avec le transfert prévu de l'État-major sur le site de Balard, d'ici 2015 en principe¹⁵...

La Cinquième République mérite donc, elle aussi, d'être soumise aux questionnements qui fondent ce programme de recherche, d'autant plus que l'héritage colbertien demeure... Le discours des élites de la Marine en porte la marque jusqu'à nos jours, bien qu'elles n'en soient que rarement conscientes. La revendication à ne pas être seulement considérée comme la composante navale de la Défense – l'armée de mer – en est l'illustration la plus tangible. Elle renvoie à ce que fut fondamentalement le département inventé par Colbert, un département du fait maritime dans sa globalité, dont la marine de guerre n'était que l'une des composantes.

¹³ *Ibid.*, p. 376-380.

¹⁴ « Le chef d'État-major des armées a autorité sur les chefs d'État-major de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air » : article 2 du Décret n° 2005-520 du 21 mai 2005 fixant les attributions des chefs d'État-major, *Journal officiel de la République française*, 22 mai 2005, texte 5 / 43.

¹⁵ Ministère de la Défense, *Balard 2015, regroupement du ministère de la Défense : nouveau ministère, nouvelle organisation*, plaquette de présentation, sans date.

Enfin, le refus persistant d'être réduit au rang de simple administration militaire se nourrit de cette spécificité du fait maritime qui, dans sa diversité, constitue l'un des fondements de ce programme de recherche. Elle justifie d'en maintenir les questionnements jusqu'au début du XXI^e siècle dans le cadre renouvelé et évolutif de la Cinquième République après 1962.

LA CITÉ IDÉALE DE L'AMIRAL THIERRY D'ARGENLIEU À L'ÉPREUVE DES TUMULTES DU SIÈCLE

Thomas Vaisset

Les officiers et les religieux revendiquent conjointement une forme particulière d'apolitisme qui leur permettrait, à les en croire, de se trouver hors des conflits de leur temps, tout en prétendant à un magistère civique. Marin et religieux, le « *Carme naval* », l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu, en religion le père Louis de la Trinité, de l'Ordre des Carmes déchaux, aurait dû être doublement immunisé contre toute tentation d'engagement dans les querelles de son époque. Pourtant, c'est à la lumière de sa double vocation militaire et religieuse qu'il élabore une authentique réflexion politique. Dans la lignée de l'augustinisme politique, il aurait pu être tenté de subordonner ses convictions temporelles à ses conceptions spirituelles et d'opposer ainsi une cité céleste à une cité terrestre. Cependant, inextricablement mêlées, elles façonnent sa vision de la cité idéale, car l'unité de sa vie repose sur la fidélité à sa foi et à son pays.

Né à Brest en 1889, Georges d'Argenlieu entre à l'École navale en 1906. Il sert d'abord au Maroc, puis en Méditerranée pendant la Grande Guerre. À l'issue du conflit, il quitte l'uniforme pour la bure. Ordonné en 1925, il est nommé vicaire provincial de la province carmélitaine de Paris en 1932. Mobilisé en 1939, il est fait prisonnier lors de la reddition de Cherbourg. Il s'évade et gagne, dès la fin de juin 1940, l'Angleterre où il rejoint la France Libre¹. À la Libération, il assume la charge de haut-commissaire de France en Indochine. Rappelé en 1947, il renouvelle ses vœux puis reprend une existence monastique. Sa vie s'inscrit donc dans un aller-retour incessant entre le ciel et la mer, le moine et le soldat, Dieu et la France, qui se traduit par une vision du monde originale.

Cette contribution se propose de cerner les idées politiques de l'amiral d'Argenlieu et d'étudier leurs interactions avec les tumultes du « court xx^e siècle ». Si l'homme resta à l'écart des structures partisans et ne rédigea

¹ Pour l'expression « France Libre » nous suivons l'orthographe utilisée par le général de Gaulle dans ses mémoires et reprise par Jean-Louis Crémieux-Brilhac dans sa somme consacrée au sujet. Nous suivons également ce dernier dans la définition de la « France Libre » comme une « collection de micro-sociétés unies et mues par l'engagement volontaire de tous leurs membres » (*La France Libre. De l'appel du 18 juin à la libération*, Paris, Gallimard, 2001, p. 41).

aucun manifeste programmatique, le recours à ses archives privées dévoile une documentation inédite, riche et précieuse pour appréhender sa « culture politique »². Définie comme un système de représentation fondé sur une vision du monde particulière, sur une lecture de l'histoire et sur le choix d'une société idéale, la notion nous permettra de comprendre qu'à l'instar de très nombreux officiers de sa génération, l'apolitisme qu'il revendiqua apparaît comme un « faux-semblant »³.

UN OFFICIER DE MARINE CATHOLIQUE INTÉGRAL

Les valeurs transmises au sein de la cellule familiale, la formation militaire dispensée à l'École navale et la vocation religieuse, qui le conduisit au Carmel, forment la matrice de la culture politique de l'amiral d'Argenlieu.

166

Entre le ciel et la mer, du *Borda* à l'*Angelicum* : une culture traditionaliste

La famille, perçue par l'amiral comme le conservatoire des traditions, comme la cellule de transmission des valeurs, le sanctuaire de la religion et le pilier de l'ordre social, constitue l'un des éléments caractéristiques d'une culture politique traditionaliste⁴. Prescrite par Dieu dans une vocation patriotique, elle représente pour lui le fondement de toute société :

La famille demeure la base, le principe vivant de tout ordre national. Dieu l'a voulue ainsi. Quelque chose du bienfaisant rayonnement de la famille appartient à toutes les associations nées d'une noble idée, issues d'une communauté de vues et d'aspirations, d'un même respect de la tradition, d'une même fidélité au patrimoine reçu⁵.

L'amiral symbolise parfaitement un milieu familial dans lequel le service de Dieu n'a d'égal que celui de la France. Il incarne d'ailleurs l'union des vocations domestiques dans la mesure où, fils d'un contrôleur général de la Marine, ses deux frères aînés sont officiers, ses deux cadets dominicains et ses deux jeunes sœurs appartiennent à la Congrégation de Notre-Dame-de-Sion. Le père, Olivier Thierry d'Argenlieu, veille à la perpétuation des valeurs au sein la famille. Un rapport, qu'il rédige en 1919, permet de les saisir. Ce document constitue un

2 Serge Berstein (dir.), *Les Cultures politiques en France*, Paris, Le Seuil, 2003, p. 11-36.

3 William Serman, *Les Officiers français devant la nation (1848-1914)*, Paris, Aubier, 1982, p. 65.

4 Jacques Prévotat, « La culture politique traditionaliste », dans *Les Cultures politiques...*, op. cit., p. 37-72.

5 Louis de la Trinité, *Allocution prononcée à Saint-Louis des Invalides le 26 mai 1935. À la mémoire des marins morts pour la France*, Bruges, Desclée de Brouwer, 1935.

plaidoyer en faveur de l'ordre et des hiérarchies naturelles : « La nature n'a pas fait d'égal, sa loi souveraine est la subordination et la dépendance ». Viscéralement nationaliste, il flétrit « les traîtres qui, en France, faisaient profession d'aimer le genre humain plus que leur patrie »⁶. Attentif à la bonne éducation de ses enfants, il sollicite les conseils d'Albert de Mun pour leur scolarité⁷. Les établissements fréquentés par le jeune d'Argenlieu ont donc été soigneusement sélectionnés, tant pour leur atmosphère profondément chrétienne que pour la qualité de l'enseignement dispensé. Il prépare l'École navale au sein de la « flotte » de l'École Saint-Charles, à Saint-Brieuc⁸. Cette structure lui inculque, avant même son admission dans la Marine, des valeurs et des comportements propres à son futur corps, en particulier la discipline et le respect de l'autorité, caractéristiques d'une vision hiérarchique et aristocratique de la société. Les méthodes pédagogiques employées contribuent à l'imprégner de l'idée de son appartenance à une élite scolaire et bientôt militaire. Cet enseignement se prolonge naturellement sur le terrain religieux, puisqu'une confusion est entretenue entre l'élite professionnelle et morale et l'élite spirituelle⁹.

En 1906, le jeune d'Argenlieu intègre l'École navale à bord du *Borda*. À l'heure où la Royal Navy lance ses premières unités propulsées au mazout, la formation initiale d'un officier français se déroule encore sur un bâtiment-école mixte à voiles et au charbon. Cette technologie désuète et décalée dénote la volonté de l'école d'incarner la clef de voûte de la transmission des valeurs de la Marine. L'institution veille de cette façon à perpétuer les vertus mythifiées de la marine royale alors que sa républicanisation se poursuit. Jean de Préneuf a longuement étudié l'enseignement dispensé à la « Baille »¹⁰. D'après lui, la scolarité fait du service de la France, au sein de l'élite constituée par le corps des officiers de marine, un absolu dans le cadre d'une « religion de la Marine »¹¹. La discipline, sacralisée, est présentée comme la valeur cardinale du groupe. L'éducation morale reçue par d'Argenlieu, repose donc sur un modèle aristocratique exaltant l'honneur. L'austérité, la coupure vis-à-vis du monde et la dimension claustrale

6 Service historique de la Défense – Marine Vincennes (désormais SHD-MV), SS Ca 33, « *Où va notre Marine de Guerre ?* », signé du Contrôleur Général de la Marine Thierry d'Argenlieu, 15 décembre 1919.

7 Jean Thierry d'Argenlieu, *Famille. Souvenirs du Révérend Père Jean Thierry d'Argenlieu*, exemplaire dactylographié, s.d., C 6.

8 En argot de marine, le terme « flotte » désigne les classes préparant au concours d'entrée à l'École navale.

9 Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux des Officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat d'histoire de l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2006, p. 29-139.

10 École navale, en argot de marine.

11 Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, *op. cit.*, p. 333.

de la formation ne sont pas sans préfigurer ce qu'il connaîtra une quinzaine d'années plus tard lors de son entrée au Carmel. Ainsi, en 1939, à cinquante ans, il aura été encadré pendant trente-trois ans par des « institutions totales »¹². L'amiral souligne lui-même, à une carmélite, la similitude entre un couvent et un navire de guerre : « C'est la séparation de la terre, l'union de tous, du Commandant au dernier des matelots, pour tendre à un même but. On est engagé à fond dans la même entreprise »¹³. La rupture de l'été 1940 n'en sera que plus radicale et ses prises de position dans le siècle plus tranchées...

L'amiral a parfaitement intériorisé la culture traditionaliste acquise dans son milieu familial. Son expérience l'a ensuite renforcée et régénérée. Devenu provincial des Carmes, il s'en fait le héraut à Saint-Louis des Invalides, dans un prêche aux anciens de l'École navale. L'allocution, aux accents aristocratique et élitiste, résonne du thème de la Marine comme « dernier ordre laïc »¹⁴ :

168

Car cette grande famille maritime et française et l'École navale qui prolonge à travers notre histoire les plus indéniables traditions de vaillance, de culture, d'honneur, d'abnégation, de courtoisie, de noblesse pour tout dire, cette grande famille, je considère et je retiens comme un privilège d'en faire partie toujours, par le meilleur de mon cœur [...].

Puissiez-vous y puiser un motif nouveau d'attachement passionné aux grandeurs comme aux servitudes de votre corps, d'attachement à une vocation dont j'ose dire, sans hésitation, qu'hormis le service immédiat de Dieu, nulle autre ne réunit tant de charmes et tant de noblesses : toutes les noblesses de l'appel des armes, tous les charmes de l'océan [...].

Je faisais allusion à l'art délicat du commandement [...]. Il faut faire une place de choix à ce plein exercice de l'autorité sur des hommes dont il doit façonner une élite parmi les élites [...]. Qui dira la grandeur morale où peut se hausser, aux prises avec tant de responsabilités, l'officier de marine conscient de la splendide beauté de sa vocation ? Il faut instruire, encourager, reprendre et parfois sévir, par-dessus tout, il faut aimer beaucoup ses hommes, afin de pouvoir tout leur demander et d'eux tout obtenir¹⁵.

L'analogie entre les vocations navale et religieuse, très classique dans le discours des marins, permet d'exalter une éthique fondée sur l'honneur chevaleresque. Ce parallèle constitue également un lieu commun de la culture catholique

12 Erving Goffman, *Asiles. Études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*, Paris, Éditions de Minuit, 1968, p. 45-54.

13 C.V. « Le Révérend Père Louis de la Trinité. Amiral Thierry d'Argenlieu (1889-1964) », *Carmel*, n° 2-1965, p. 144.

14 Louis Guichard, *Navale*, Paris, La nouvelle société d'édition, 1930.

15 Louis de la Trinité, *Allocution prononcée...*, *op. cit.*

intransigeante, dans laquelle d'Argenlieu s'inscrit après son entrée en religion en 1919. Dans l'attente de leur retour d'exil et de l'ouverture d'un noviciat, les Carmes ont été contraints de l'envoyer étudier à Rome. Il suit les cours dispensés à l'*Angelicum* par le père Garrigou-Lagrange. Éminent représentant de la tradition thomiste, le dominicain consacre la doctrine de saint Thomas comme l'armature conceptuelle de la défense de l'orthodoxie face au modernisme. Imprégné par le néo-thomisme de son maître, d'Argenlieu regrette

l'état de perversité du monde contemporain et comment sous les formes les plus variées du naturalisme, il faut reconnaître le travail caché de l'éternel serpent [...]. Ce vent de naturalisme réussit à s'infiltrer dans les milieux les plus à l'abri de ces attaques [...]. On en arrive jusque dans les milieux chrétiens à traiter nos livres saints comme des livres quelconques, on ne voit plus que l'écorce humaine et on oublie que sous cette écorce se cache une manne divine qui est la Parole même de Dieu¹⁶.

Provincial des Carmes

La correspondance du père Louis de la Trinité, nommé provincial de son Ordre en 1932, dévoile plusieurs thèmes récurrents, caractéristiques d'un catholicisme intransigeant et intégral. Tout d'abord, la transaction avec les principes et les valeurs du siècle est exclue : « Il faut être de son temps, va répétant un opportunisme intéressé et dissolvant et, sous cet aphorisme creux, il entend abriter toutes les compromissions, petites et grandes »¹⁷. Cette attitude tire son origine du refus absolu des idées issues de la Révolution française¹⁸. En 1940, à peine échappé de France et débarqué à Londres, d'Argenlieu désapprouve « la manie anglaise d'associer l'idée des Français libres à l'idéal républicain et à la France de 89 »¹⁹. Pour lui, le libéralisme représente l'ennemi, puisqu'il conduit à des « attitudes molles, [aux] conciliations les plus imprévues, au nom de je ne sais quelle charité défigurée »²⁰. Il flétrit ensuite l'individualisme qui sévirait en France depuis la victoire de 1918²¹. À ses yeux, la sécularisation constitue un

16 Archives privées de la famille d'Argenlieu, encore conservées à Avrechy-Argenlieu (désormais AP), Lettre manuscrite de Louis de la Trinité à sa mère, juillet 1924.

17 Louis de la Trinité, *Le Serviteur de Dieu. Général Louis-Gaston de Sonis. Discours du R.P. Louis de la Trinité. Provincial des Carmes déchaussés de la Province de Paris prononcé à Loigny-la-Bataille le 2 décembre 1932*, Paris, Imprimerie moderne de Chartres, 1933.

18 Jean-Marie Mayeur, « Catholicisme intransigeant, catholicisme social, démocratie chrétienne », *Annales ESC*, vol. 27-2, mars-avril 1972, p. 483-499.

19 AP, Diaire de Londres, mention du 16 juillet 1940.

20 Louis de la Trinité, *Le Serviteur de Dieu...*, *op. cit.*

21 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre. Juin 1940-janvier 1941*, Paris, Plon, 1973, p. 91.

crime, car « les lois laïques chaque jour tuent des âmes d'enfants dans la fleur [et] on est vraiment douloureusement angoissé de ces désastres spirituels »²². Enfin, il condamne fermement la société de son temps : « Notre époque [...] est marquée du sceau de la souffrance et de l'instabilité. Quelle fermentation dans les idées, quelle précarité politique, quel marasme économique, quel déséquilibre social ! ». Catholique intransigeant, il y décèle une menace pour la foi : « Or cet ordre de choses appuyé d'une mystique rationaliste conquérante est sans doute le plus périlleux qui soit pour la cité chrétienne ». Face à ce « vacarme », il oppose « la voix maternelle de l'Église »²³.

170

Le père Louis s'inscrit dans le second intransigeantisme. Né de l'initiative de Léon XIII, ce courant a glissé de la sphère politique au terrain social pour passer d'une réaction de défense à un mouvement de conquête²⁴. L'objectif consiste à restaurer un catholicisme intégral, compétent et présent dans tous les domaines, pour fonder « une nouvelle chrétienté »²⁵. Réminiscence de sa conception hiérarchique du monde, le provincial des Carmes aspire à façonner une nouvelle élite. Il encourage la création du « Petit Collège » d'Avon afin de « grouper une élite de petits frères de sainte Thérèse de Lisieux »²⁶. Il souhaite y forger « des âmes d'élite »²⁷. Dans une veine similaire, il propose de contribuer à la formation spirituelle des jeunes laïcs membres de l'Action catholique²⁸.

Ses charges religieuses ne l'empêchent pas d'observer attentivement les événements du siècle. Selon lui, la France dépérit, minée par une décadence inéluctable. Dans l'entre-deux-guerres, sa correspondance trahit une profonde inquiétude politique, indice d'un nationalisme fermé. Fondé sur une vision pessimiste de l'histoire, il est structuré par la défense de la communauté menacée²⁹. Le premier danger vient de l'extérieur. Il émane de l'Allemagne contre laquelle la France n'oppose que « le souffle délétère d'un pacifisme vide ou d'un internationalisme de mauvais aloi »³⁰. La seconde menace, celle qui semble davantage l'inquiéter, prospère à l'intérieur même du pays. La victoire du Cartel des Gauches, en 1924, lui fait redouter la guerre civile et la persécution

22 AP, Lettre manuscrite de Louis de la Trinité à ses parents, 26 octobre 1924.

23 Louis de la Trinité, « Lettre et Esprit », dans *Études carmélitaines. Mystiques et missionnaires*, 20^e année, vol. I, 1935, p. 187-208.

24 Émile Poulat, *Église contre bourgeoisie. Introduction au devenir du catholicisme actuel*, Paris, Berg, 2006, p. 173.

25 Yvon Tranvouez, *Catholiques d'abord. Approches du mouvement catholique en France aux XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Les Éditions ouvrières, p. 216.

26 Archives de la province carmélitaine de Paris (désormais APOCD), lettre n° 3/33 de Louis de la Trinité à la RM Générale de la Communauté des Sœurs de Jacques, 19 janvier 1933.

27 APOCD, lettre de Louis de la Trinité à une destinataire non identifiée, 13 avril 1932.

28 APOCD, lettre n° 4/34 de Louis de la Trinité à Eugène Guérin, 27 janvier 1934.

29 Michel Winock, *Nationalisme, antisémitisme et fascisme en France*, Paris, Le Seuil, 1990, p. 7.

30 Louis de la Trinité, *Allocution prononcée...*, op. cit.

religieuse³¹. En 1936, l'arrivée au pouvoir du Front populaire déclenche chez lui une « Grande Peur » : « La France est aujourd'hui menacée non par une hérésie, mais par mille hérésies plus détestables les unes que les autres. Son salut, à tel point menacé, ne peut être obtenu que par l'inépuisable miséricorde du Divin Cœur, jamais à court d'inventions »³². Dans la crainte de nouvelles expulsions, il prescrit à ses fils de constituer un vestiaire d'habits civils et de renoncer aux tonsures³³. La seule attitude raisonnable contre la persécution consiste à témoigner de sa foi, c'est-à-dire, au sens littéral, accepter d'être un martyr : « le grand office des chrétiens et plus encore des religieux est d'être des *témoins fidèles* »³⁴.

LES CONDITIONS DE L'ENGAGEMENT

Homme façonné par les valeurs morales du XIX^e siècle, tout semblait éloigner l'amiral d'Argenlieu de l'engagement politique. La guerre et la défaite le transforment en rebelle et le poussent à s'impliquer dans les querelles de son temps.

L'engagement dans la désobéissance consentie

Son appréciation du second conflit mondial procède à la fois de considérations spirituelles et d'un patriotisme aux tonalités organicistes, fondé sur la conviction qu'« aimer sa terre natale, le sol de ses ancêtres, est un devoir sacré »³⁵. Face au néo-paganisme hitlérien, qui lui fait craindre « la ruine des valeurs spirituelles, bases de notre civilisation chrétienne, et de la civilisation tout court »³⁶, la cause de la France se confond avec celle de Dieu. Il l'affirme avec détermination au nonce Roncalli en 1947 : « Je me suis appliqué à ne jamais dissocier au plus intime de mon esprit et de mon cœur le service de la Sainte Église romaine et le service de sa Fille aînée, la France »³⁷. L'effondrement français ne constitue pas pour lui une « étrange défaite », mais la conséquence tragique de la décadence du pays. Il interprète la défaite au prisme de son expérience carmélitaine et de sa spiritualité marquée par saint Jean de la Croix. Cette convergence des domaines spirituel et temporel se nourrit de sa réflexion sur la sainteté. Pour

31 AP, lettre à ses parents, 25 décembre 1924.

32 APOCD, lettre de Louis de la Trinité à une destinataire inconnue, 25 août 1935.

33 APOCD, lettre de Louis de la Trinité au Prieur du couvent de Lille, 24 septembre 1936.

34 APOCD, lettre de Louis de la Trinité à un destinataire inconnu, 24 juin 1936 - Les mots soulignés le sont dans le document original.

35 Archives nationales (désormais AN), 517 AP 57, discours du 3 décembre 1941.

36 AN, 517 AP 57, discours du CV d'Argenlieu, 10 février 1941.

37 AP, lettre n° 55 C/P, de l'amiral d'Argenlieu à Monseigneur Roncalli, 26 mars 1947.

lui, un saint doit pouvoir se trouver à la fois *hors* et *dans* le monde, à l'image de la Bienheureuse Marie de l'Incarnation (Madame Acarie) dont il a souhaité la canonisation, au motif que « la sainteté doit, en quelque sorte, descendre dans la rue »³⁸.

Emprisonné lors de la reddition de Cherbourg le 19 juin 1940, il s'évade et gagne l'Angleterre où il rejoint la France Libre. Chantre de l'autorité et de la discipline, son premier souci consiste à justifier cet acte d'insoumission alors que tout, dans son éducation et sa formation, concourait à son attachement à l'obéissance. Jeune *midship*, le commandant du *Dehorter* le notait « très discipliné »³⁹. Proche du Sillon, il s'en était détaché à la demande de son père pour se soumettre à l'injonction de Pie X⁴⁰. De même, lors de la condamnation de l'Action française, il se félicitait de constater que « les esprits s'apaisent un peu et que les meilleurs s'engagent enfin dans la seule voie droite et sûre, celle de l'obéissance : mais elle coûte beaucoup et cela est compréhensible »⁴¹. Cette discipline, à laquelle il s'astreint, il l'exige également de ses subordonnés. Dans la Marine, ses bulletins de notes soulignent son manque d'indulgence envers eux⁴². Les Carmes aiment rappeler l'origine militaire de leur provincial qui dirigeait sa province comme « le capitaine [qui] est seul maître à bord, après Dieu »⁴³.

Pour justifier sa propre indiscipline, il dresse un réquisitoire impitoyable du culte de l'obéissance aveugle « qui sert de palliatif aux consciences molles ou timorées »⁴⁴. Cette obéissance ne constitue pas une fin, mais un moyen. Ainsi, dans les armées, elle représente un instrument nécessaire au succès. Elle n'est pas absolue, mais conditionnelle, et la situation française fonde une légitimité de la désobéissance⁴⁵. Nulle obéissance n'est louable quand elle outrepassé des limites légitimes, ou lorsque le régime en place exige d'agir contre le bien supérieur de la

38 APOCD, lettre n° 11bis/34, de Louis de la Trinité à la Prieure des Carmélites de Pontoise, 2 mars 1934.

39 SHD-MV, CC7 4° moderne 1557/2, bulletin individuel de notes, année 1914, signé du LV Lefebvre, 9 mai 1914.

40 Jean Thierry d'Argenlieu, *Famille ...*, *op. cit.*, D 9.

41 AP, Lettre manuscrite de Louis de la Trinité à sa mère, 27 avril 1927.

42 SHD-MV, CC7 4° moderne 1557/2, bulletin individuel de notes, année 1911, signé du CV Fournier, 25 juin 1911.

43 Élisée Alford, *Le père Louis de la Trinité. Amiral Thierry d'Argenlieu*, Paris, Office général du livre, 1980, p. 32.

44 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre*, *op. cit.*, p. 92.

45 René Rémond, « Devoir de désobéissance à l'autorité », dans Pierre Bolle et Jean Godel (dir.), *Spiritualité, théologie et résistance. Yves de Montcheuil, théologien du Vercors, Actes du colloque de Biviers (27-29 septembre 1984)*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1987, p. 259-269.

société⁴⁶. Même dans ses formes les plus hautes et les plus strictes, celles de la vie monastique qu'il connaît bien, elle est bornée par des règles et des constitutions. D'Argenlieu se réfère à une éthique transcendant le droit. L'obéissance doit, selon lui, « s'inspirer des exigences d'une régulation supérieure »⁴⁷. Il s'inscrit donc dans la vision des philosophes et des théologiens résistants qui prônent le primat du *dictamen* de la conscience sur le devoir d'obéissance⁴⁸. Sa réflexion ne trahit pas sa culture traditionaliste. Au contraire, il utilise l'histoire pour étayer sa démonstration. Sa désobéissance, tout comme l'appel du 18 juin, appartient à « la pure tradition française », au contraire de « la capitulation [qui] n'apparaît pas historiquement aux fils de France un instrument valable de rassemblement et de redressement »⁴⁹.

Au service du Chef

Aux yeux de l'amiral la France souffre d'une dilution de l'autorité qui pourrait lui être fatale. Dès sa mobilisation, il avait été surpris et déçu « de ne pas trouver, même chez les meilleurs, la conviction, la flamme, qui révèlent l'homme, le chef de guerre »⁵⁰. À Londres, au contraire, cette figure tant attendue du chef trouve à s'incarner en la personne du général de Gaulle. De ses premiers contacts avec lui, d'Argenlieu retient des attributs – autorité, gravité – qui relèvent du mythe politique du « Sauveur »⁵¹.

Sa conception hiérarchique du monde nourrit sa mystique du chef. Élu par la Providence davantage que par le peuple, ce dernier doit imposer sa direction au mouvement. Le dévouement, voire la dévotion, de d'Argenlieu pour de Gaulle repose sur une libre adhésion à sa personne, un lien quasi vassalique. Il s'adresse ainsi au général : « Resté d'âme et de cœur *volontaire* pour vous suivre *vous* et vous obéir [...], il me serait probablement très difficile de me lier à l'obéissance immédiate et directe d'autres chefs »⁵². La loyauté absolue ne doit pas conduire à l'aveuglement. Il reproche d'ailleurs cette cécité aux partisans de l'Action française : « Le propos : "Le Maître a dit, *Magister dixit*", si représentatif de l'attitude des membres de l'Action française – car le Maître, c'est

46 Fondation Charles de Gaulle (désormais AFCDG), papiers Elisabeth de Miribel, F 23, carton 1, conférence prononcée au Rotary Kiwanis Club, 3 avril 1941.

47 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre*, op. cit., p. 93.

48 Étienne Fouilloux, *Les Chrétiens français entre crise et libération 1937-1947*, Paris, Le Seuil, 1997, p. 110.

49 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre*, op. cit., p. 108.

50 *Ibid.*, p. 55.

51 Raoul Girardet, *Mythes et mythologies politiques*, Paris, Le Seuil, coll. « Points Histoire », 1990 (éd. originale en 1986), p. 63-95.

52 AN, 3 AG 1 326, lettre de l'amiral d'Argenlieu au général de Gaulle, 8 août 1943. - Les mots soulignés le sont dans le document original.

Maurras – constitue une grave erreur »⁵³. En parallèle, d'Argenlieu revendique sa faculté à interpellier son supérieur : « Il m'est impossible aussi de servir si je n'ai pas pris soin de dire à mes Chefs, avec déférence mais sincérité, ma manière de voir »⁵⁴. Si ses *Souvenirs de guerre*, rédigés après les événements, ont gommé presque tous les indices des griefs qu'il formula à l'encontre du général de Gaulle, ses papiers privés soulignent la fréquence des récriminations. Les critiques émises éclairent sa conception de l'exercice de l'autorité. La personne du chef n'est pas blâmée, mais son incapacité à incarner les attentes placées en lui : « Aucune orientation n'avait été assignée par le Gal. de G. [général de Gaulle]. Tout flottait et vacillait »⁵⁵. Pour autant, d'Argenlieu désapprouve ceux qui contestent en permanence l'autorité, à l'instar de l'amiral Muselier qui « cède trop souvent à son attrait favori : l'habituelle critique du Chef »⁵⁶. Les épreuves et le doute renforcent son attachement au Chef. À la suite de l'échec de l'opération contre Dakar, de Gaulle semblait prêt à renoncer. D'Argenlieu rapporte que « l'Homme était seul, aux prises avec le destin dans la nuit ... ». Le Carme le rassure de toute sa foi et l'échange achevé, de Gaulle « redevint le chef des Français libres »⁵⁷. La parenthèse refermée, la relation entre les deux hommes ne cesse de s'approfondir. Elle entraîne une profession de foi remarquable du religieux : « Je n'ai de comptes à rendre qu'à mon Chef le général de Gaulle... et après lui à Dieu »⁵⁸.

UN APOLITISME PARTISAN

Le ralliement de d'Argenlieu à la France Libre se double donc d'un engagement partisan en faveur de la personne du général de Gaulle.

Les faux-semblants de l'apolitisme

D'Argenlieu, comme tous les Français libres, est convaincu d'appartenir à une élite destinée à transformer la France. Cependant, pour lui, la « rénovation de notre Patrie intéressait la chrétienté tout entière »⁵⁹. Le terme choisi indique clairement la portée accordée à son engagement. Pourtant, lorsqu'il rejoignit le mouvement du général de Gaulle, l'amiral s'inscrivait dans un cadre

53 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre*, *op. cit.*, p. 121 - les mots soulignés le sont dans le document original.

54 AN, 3 AG 1 326, lettre de Georges d'Argenlieu au général de Gaulle, 10 juillet 1941.

55 AP, Journal de l'amiral, rédigé le 23 janvier 1941.

56 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre*, *op. cit.*, p. 98.

57 *Ibid.*, p. 182-183.

58 AN, 517 AP 57, broadcast du contre-amiral Thierry d'Argenlieu, 21 février 1942.

59 AN, 517 AP 26, lettre de l'amiral d'Argenlieu à Monseigneur Roland-Gosselin, 29 septembre 1944.

exclusivement militaire, et revendiquait l'apolitisme de son choix. À ses yeux, la France Libre aurait dû former une légion destinée à poursuivre la guerre. Le brouillon préparé la veille de sa première rencontre avec de Gaulle témoigne de ses inquiétudes : « De quoi s'agit-il ? Est-ce de lever une légion de volontaires pour continuer la lutte contre l'Allemagne, aux côtés de l'Angleterre ? Est-ce tenter la formation d'un gouvernement rebelle, en compétition contre celui de B [Bordeaux] ? [...] Quelles influences politiques ? »⁶⁰. Quand il apprend l'audience accordée par Muselier à Pierre Cot, il s'insurge, car l'ancien ministre du Front populaire « fait trop figure d'homme politique, des plus discutés, lors de son mandat au ministère de l'Air »⁶¹. L'apolitisme dont il se réclame cache en fait une prise de position vis-à-vis de la politique, alors assimilée au fonctionnement de la démocratie parlementaire sous la Troisième République.

L'action de d'Argenlieu se politise progressivement, à mesure de son engagement croissant dans la France Libre. S'il assume tout d'abord des charges exclusivement militaires, chef d'État-major des FNFL, parlementaire au cours de l'opération *Menace* contre Dakar, commandant la Marine en AEF lors de la conquête du Gabon, insensiblement celles-ci tendent à devenir politiques. Il est nommé membre du Conseil de défense de l'Empire, chancelier de l'Ordre de la Libération puis Haut-commissaire de France dans le Pacifique. À ce titre, tous pouvoirs civils et militaires lui sont confiés afin de « rétablir définitivement et sans demi-mesures l'autorité de la France libre dans le Pacifique »⁶². En novembre 1941, en raison des tensions dans la région, ses attributions sont encore accrues. Membre du Comité national français, son autorité s'étend désormais à l'ensemble des représentants de la France Libre du Pacifique et de l'Asie dont il dirige l'action politique. Pour les questions relevant de la politique générale du CNE, il doit en référer « en temps voulu » et « faire connaître son avis »⁶³. En réalité, cette limite demeure très théorique car les distances et la faiblesse des moyens de communication le consacrent comme un véritable proconsul pour le Pacifique français. Dans son étude destinée à mesurer l'influence des militaires en politique étrangère, Philippe Vial a montré que le recours aux officiers pour l'exercice de fonctions politiques outre-mer avait connu un étiage à la fin du XIX^e siècle. Le flux n'a repris qu'à la veille de la seconde guerre mondiale et, au

60 AP, brouillon manuscrit de G. d'Argenlieu, 30 juin 1940.

61 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre*, op. cit., p. 88.

62 AN, 517 AP 8, télégramme n° 303 du général de Gaulle à la délégation de la France libre à Londres, 9 juillet 1941.

63 Ministère des Affaires étrangères (désormais MAE), Guerre 1939-1945, Londres-Alger, vol. 328, télégramme n° 3011A/AX de Charles de Gaulle au haut-commissaire de France, 28 novembre 1941.

cours du conflit, ce courant toucha aussi bien Londres et Alger que Vichy⁶⁴. D'Argenlieu matérialiserait bien ce flot car, investi de fonctions ultramarines dans un contexte d'appel au soldat, il assume les charges d'un chef politique.

Investi d'un pouvoir temporel, d'Argenlieu se consacre exclusivement à celui-ci. Son état religieux n'entrave pas l'exercice de ses charges politiques. Pour reprendre une distinction célèbre opérée par Jacques Maritain, si l'amiral agit probablement « en chrétien », jamais il n'agit « en tant que chrétien ». Ses relations ont d'ailleurs été souvent très délicates avec les ecclésiastiques qu'il rencontrait. Au Gabon, il contribue à l'éloignement de Libreville du vicaire apostolique, Mgr Tardy. Dans le Pacifique, il expulse un missionnaire mariste, le père Rouël, en raison de son hostilité à la France Libre. Il n'accepte aucune immixtion dans un domaine relevant de son autorité. Les États-Unis le découvrent au cours d'une période critique de la guerre du Pacifique. En 1942, un corps expéditionnaire américain débarque en Nouvelle-Calédonie afin d'assurer la sécurité de cet archipel, et par là-même la défense de l'Australie voisine, qui est la base arrière des Alliés dans la région. Très vite, cependant, l'emprise sur l'île des troupes commandées par le général Patch inquiète l'amiral. À ses yeux, elles menacent la souveraineté française, d'autant que le gouverneur français libre, Henri Sautot, en profite pour contester sa présence. La situation devient intolérable quand d'Argenlieu se convainc du soutien de Patch aux menées du gouverneur. L'ingérence américaine dans une affaire française apparaît inacceptable. Preuve de l'influence du soldat en politique extérieure, de Gaulle évoque pour la première fois – en raison des télégrammes venus du Pacifique – « l'impérialisme américain »⁶⁵. De son côté, l'officier américain est choqué de découvrir le haut-commissaire davantage préoccupé par des tractations internes à la France Libre que par la victoire finale⁶⁶. Ce différend, en pleine bataille de la mer de Corail, révèle la manière dont d'Argenlieu assume les responsabilités politiques inhérentes à ses fonctions. Dépositaire de l'autorité française, les intérêts de son pays priment les impératifs militaires alliés. En temps de guerre, ce raisonnement s'avère parfaitement incompréhensible pour un officier général américain. Cet antagonisme entre le soldat et le politique, entre un général et un amiral, semble annoncer celui qui l'opposera en Indochine, dans un schéma relativement similaire, au général Leclerc.

64 Philippe Vial, *La Mesure d'une influence : Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse de doctorat d'histoire de l'université Panthéon Sorbonne-Paris I, 2008, p. 875-885.

65 J.-L. Crémieux-Brilhac, *La France Libre. De l'appel du 18 juin à la libération*, op. cit., p. 404.

66 Kim Munholland, *Rock of Contention. Free French and Americans at war in New-Caledonia, 1940-1945*, New York, Berghahn Books, 2005, p. 84-117.

En 1943, durant la querelle des généraux Giraud et de Gaulle, l'amiral d'Argenlieu se montre impitoyable envers ceux qu'il estime être des « ralliés de la dernière heure, à vrai dire de la onzième heure et demie ». Après la naissance du Comité français de libération nationale à Alger, il indique vouloir défendre « fidèlement l'esprit des "croisés de la Croix de Lorraine" »⁶⁷. La fusion des marines françaises lui offre l'occasion de veiller à la nomination d'amiraux issus des rangs des FNFL⁶⁸. Plus gaulliste que de Gaulle, selon Claude Bouchinet-Sereulles⁶⁹, ses détracteurs le présentent, à l'image du général Giraud, comme un « moine du temps de l'Inquisition, aux solutions radicales et tranchantes »⁷⁰. Son gaullisme militant représente un atout politique pour de Gaulle. En février 1945, lors de la restauration du Conseil supérieur de la Marine, d'Argenlieu est nommé à la vice-présidence, une charge qui aurait dû échoir au chef d'État-major général de la Marine, l'amiral Lemonnier. Ce retour à un fonctionnement dyarchique, abandonné par la Marine en 1921, permet de renouer avec la tradition républicaine, mais également de placer un gaulliste fidèle face à l'ancien sous-chef d'État-major « mer » de Darlan⁷¹.

À l'heure de la Libération, d'Argenlieu exprime pour la première fois ses préférences institutionnelles pour le pays. Après quatre ans au cœur des conflits de son temps, l'imprégnation du catholicisme intégral apparaît encore très prégnante : « L'avenir ? De quoi demain sera-t-il fait ? L'Avenir est à Dieu ! ». S'il accepte timidement que le régime à naître soit « essentiellement démocratique », il souhaite que ce dernier demeure « attentif à remédier à des abus notoires du précédent [...] : responsabilité, autorité sont des facteurs indispensables à l'immense tâche de restauration et de la rénovation de nos mœurs politiques »⁷². La stabilité politique constitue son vœu le plus cher, héritage probable de sa hantise de l'instabilité ministérielle dont s'était nourri son antiparlementarisme. La place qu'il entend réserver aux grands chefs militaires issus de la France Libre se révèle originale. Elle montre bien ses aspirations et ses ambitions, relativement éloignées du traditionnel *Cedant arma togae* :

Je souhaiterais, dès le présent, et s'il est trop tard, dans mon avenir prochain que des Chefs Militaires dont la personnalité s'est affirmée à vos côtés participent à la restauration et rénovation politique du pays. Dans le régime républicain et

67 AN, 3 AG 1, carton 326, lettre de G. d'Argenlieu au général de Gaulle, 8 août 1943.

68 AN, 517 AP 21, lettre de l'amiral d'Argenlieu à l'amiral Ortoli, 11 janvier 1944.

69 Claude Bouchinet-Sereulles, *Nous étions faits pour être libres. La résistance avec de Gaulle et Jean Moulin*, Paris, Grasset, 2000, p. 205.

70 Henri Giraud, *Un seul but, la victoire. Alger 1942-1944*, Paris, Julliard, 1949, p. 102.

71 P. Vial, *La Mesure d'une influence : Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, op. cit., p. 345 et 968-969.

72 AN, 517 AP 57, discours au monument aux morts de Cherbourg, 14 juillet 1944.

démocratique c'est l'une des manières les plus directes de ne pas priver la France des valeurs d'intelligence et de caractère qui, la paix revenue, peuvent utilement dépasser le plan technique et moral de leurs armes respectives⁷³.

L'Indochine

Toujours religieux, l'amiral d'Argenlieu est nommé haut-commissaire de France en Indochine, après avoir régularisé sa situation canonique par l'obtention d'un indult d'exclaustration⁷⁴. Son action en Extrême-Orient est très discutée et il n'entre pas dans le cadre de cette contribution de l'évoquer⁷⁵. Nous souhaitons étudier, non la politique suivie en Indochine, mais comment, en raison de ses responsabilités, l'amiral se lance dans le jeu politique.

Après la démission du général de Gaulle en janvier 1946, l'amiral se raidit dans l'attente du retour du Chef. Sa correspondance renoue alors avec le thème de la décadence, de l'absence d'autorité, du désordre et de la faiblesse. Il constate que « notre pays semble aimer les piétinements aisés et le retour à ces mœurs publiques qui [...] furent des lourds facteurs du désastre de 1940 »⁷⁶. À ses yeux, comme une réminiscence de la situation française en 1939, les institutions ne garantissent pas une politique de fermeté face à Ho Chi Minh. Sa vision organiciste, empreinte d'anticommunisme, structure sa perception du Viet-minh :

[Ce] qui domine à mon avis vient de la menace marxiste. Comment empêcher le poison de s'épandre dans des organismes encore sains mais sans auto-défense individuelle quand de l'Europe et de la France nous vient le souffle délétère d'une idéologie réputée démocratique avec quoi l'on voile chastement des misères intellectuelles et morales sans fond⁷⁷ ?

Le responsable est tout désigné à ses yeux. La faute en revient au principe électif, car « à Paris trop d'hommes en place, même les mieux intentionnés, ne jugent d'une chose que par le profit électoral à en tirer »⁷⁸. Le ministre de la France d'Outre-mer, le socialiste Marius Moutet, symbolise toutes les turpitudes

73 AN, 3 AG 1, carton 336, lettre manuscrite de l'amiral d'Argenlieu au général de Gaulle, 4 août 1944.

74 APOCD, lettre n° 1346/42 A.S de la S. Congregazione dei religiosi à Monseigneur Roncalli, 6 septembre 1945.

75 Pour un résumé des controverses, consulter impérativement François Foronda, « Le dernier moine-soldat : l'amiral Thierry d'Argenlieu », *Revue historique des Armées*, n° 204, septembre 1996, p. 73-88.

76 AN, 517 AP 42, lettre de l'amiral d'Argenlieu à l'amiral Ortoli, 26 avril 1946.

77 AP, lettre de G. d'Argenlieu au RP Racine, 13 octobre 1946.

78 AP, lettre de G. d'Argenlieu au RP Provincial, 17 septembre 1946.

du pays. D'Argenlieu le considère comme prêt à tous les renoncements pour conserver son siège électoral. Il juge très sévèrement le *modus vivendi* de septembre 1946 signé par l'ancien ministre du Front populaire avec Ho Chi Minh. Selon lui, le ministre aurait cédé afin de pouvoir « dès le lendemain pontifier dans la Drôme et préparer sa réélection »⁷⁹. L'agitation politique de Paris entrave son action car elle le laisse sans consigne claire : « L'absence d'une ligne de conduite bien définie, ce n'est là qu'un reflet des fluctuations de la politique gouvernementale [...]. C'est là un des aspects des difficultés du temps présent »⁸⁰. Pour pallier ce problème, il est prêt à forcer la décision. Il ne récuse pas entièrement les accusations portées contre lui d'avoir parfois devancé les instructions venues de Paris. Il l'avoue à l'un de ses illustres prédécesseurs en Indochine, le général Catroux : « Au reste n'est-ce pas ce qui me fut reproché ! "Avoir devancé souvent les instructions" de Paris. Il le fallait certes. Ne croyez-vous pas au reste qu'à ce plan de la hiérarchie la mission propre du Chef est, pourvu de directives ou ayant retenu des suggestions, d'en faire des réalités ? »⁸¹.

D'Argenlieu, qui méprise le jeu parlementaire, y entre pourtant. Ses archives conservent de nombreux courriers rédigés à l'attention d'hommes politiques de toutes tendances pour leur présenter les problèmes de l'Indochine. Certains responsables sont particulièrement choyés par l'amiral, à l'instar d'Édmond Michelet. La présence dans le cabinet du ministre des Armées d'un fidèle, l'amiral Ortoli, relaie l'influence du haut-commissaire. D'Argenlieu obtient ainsi de Michelet l'assurance qu'il « travaille de toutes ses forces à soutenir l'œuvre que vous menez là-bas au nom de la France »⁸². Ces relations autorisent d'Argenlieu à solliciter un engagement du MRP en faveur de sa politique, comme lors de la conférence de Fontainebleau :

De grâce que l'on mette provisoirement un terme aux discussions de Fontainebleau [...]. Votre grand parti pourrait mener une campagne libératrice car, croyez-moi bien, l'esprit détestable qui anime Ho et son équipe est essentiellement ennemi de toutes les hautes valeurs spirituelles et humaines que défend le MRP⁸³.

Cette implication partisane lui permet d'influencer certaines nominations. Il s'engage personnellement pour s'assurer le secrétariat général du Comité Interministériel de l'Indochine (le Cominindo), rouage essentiel dans l'élaboration de la politique indochinoise du gouvernement français. La

⁷⁹ AP, Lettre de G. d'Argenlieu au RP d'Argenlieu, 18 septembre 1946.

⁸⁰ Amiral d'Argenlieu, *Chronique d'Indochine 1945-1947*, Paris, Albin Michel, 1985, p. 449-454.

⁸¹ AN, 517 AP 51, lettre n° 126 C/P, de G. d'Argenlieu au général Catroux, 10 mai 1947.

⁸² AN, 517 AP 42, lettre d'Édmond Michelet à l'amiral d'Argenlieu, 31 décembre 1945.

⁸³ AN, 517 AP 42, lettre de l'amiral d'Argenlieu à Édmond Michelet, 3 août 1946.

démission annoncée de François de Langlade, titulaire de ce poste, lui fait craindre une reprise en main par le ministère de la France d'Outre-Mer. Il combat avec acharnement son successeur, André Labrouquère, considéré comme une garantie offerte par Moutet à ses adversaires politiques au sein de la SFIO. Sous la pression du haut-commissaire, Pierre Messmer qui, lui, est gaulliste, le remplace. À peine désigné, ce dernier lui présente ses hommages et l'assure de son « entier dévouement à la cause française en Indochine, et de ma résolution de travailler en étroit contact avec vous afin d'éviter [...] les divergences ou les incompréhensions entre Paris et Saigon »⁸⁴. Prélude au rappel de l'amiral, Moutet obtient cependant peu après le remplacement du Cominindo par une commission interministérielle contrôlée par la rue Oudinot.

D'Argenlieu face au RPF

180

Rappelé d'Indochine, d'Argenlieu s'empporte contre « la tragédie habituelle [...] de sentir in concreto l'incapacité des gouvernements successifs à juger les affaires de la Fédération face à elle et aux représentants de la France. Les interminables et stériles débats de mars à l'Assemblée en apportent une preuve supplémentaire »⁸⁵. Sa correspondance renoue avec sa hantise de la décadence française : « Les pages de notre Histoire enregistrent maints crépuscules, maintes nuits même, tombant sur la France »⁸⁶.

Heureusement, face au délitement du pays, face à « la funeste psychose qui vicia à la source le travail des Cabinets multiformes et multicolores »⁸⁷, de Gaulle prépare son retour. D'Argenlieu marque son soutien à la naissance du RPF par sa présence lors des discours de Bruneval et de Strasbourg. Il intervient personnellement pour favoriser l'investiture électorale sous l'étiquette RPF de son cousin et d'un membre de son cabinet⁸⁸. Cependant, en l'état actuel de nos recherches, il ne semble pas avoir adhéré à l'organisation partisane. En revanche, il se met en quête d'hommes destinés à former l'élite autour du général de Gaulle : « Si [...] vous connaissiez ou découvriez quelques personnalités de classe, technicien, administrateur ou politique, puis-je vous prier de m'en parler ? Pour les tâches de demain, mieux vaut à mon avis chercher des hommes, les trouver et les signaler au général »⁸⁹. Toutefois, l'amiral ne franchit pas le pas à titre personnel, d'autant qu'il a renouvelé ses vœux religieux peu après son rappel d'Indochine.

⁸⁴ AN, 517 AP 42, lettre de Pierre Messmer à l'amiral d'Argenlieu, 11 août 1946.

⁸⁵ AN, 517 AP 42, lettre n° 90 C/P de l'amiral d'Argenlieu au général Valluy, 17 avril 1947.

⁸⁶ AN, 517 AP 52, lettre de l'amiral d'Argenlieu à Monsieur de la Charrière, 15 janvier 1948.

⁸⁷ AN, 517 AP 42, lettre n° 90 C/P, *op. cit.*

⁸⁸ AN, 517 AP 42, lettre de G. d'Argenlieu à Jacques Soustelle, 18 novembre 1948.

⁸⁹ AN, 517 AP 51, lettre de l'amiral d'Argenlieu au CV Charrier, 26 novembre 1947.

Sa volonté de favoriser le retour au pouvoir du général de Gaulle demeure strictement dans les limites de la légalité. Il refuse de recourir au coup de force pour imposer le général. Au colonel de Crèvecœur qui lui écrit sur la nécessité d'un pouvoir fort en France pour conserver l'Indochine, d'Argenlieu répond : « Vous savez bien que le programme comporte le respect de la loi et donc de l'ordre public »⁹⁰.

CONCLUSION

À la confluence de ses vocations militaire et religieuse, la cité idéale de l'amiral d'Argenlieu mêle intimement des éléments des ordres spirituel et temporel. Profondément aristocratique, d'essence organiciste, sa culture politique se caractérise par le besoin d'ordre, d'autorité, par le refus des compromissions et par la nécessité de forger des élites. Sa conception hiérarchique du monde repose sur une mystique du chef. Désigné par la Providence davantage que par le peuple, ce dernier cristalliserait l'unité nationale et serait seul capable de prévenir une dilution de la prise de décision fatale à la société. Hanté par la menace d'un ennemi, extérieur comme intérieur, il se montre très sensible à l'idée d'une Marine représentant « le dernier ordre laïc » du pays, prête à se sacrifier pour le salut de la Patrie. Formé au thomisme, décidé à combattre le modernisme, le père Louis de la Trinité est un catholique intransigeant et intégral. À l'écart du monde, mais attentif aux événements de son temps, la défaite de la France n'est pour lui que la conséquence de la faiblesse des institutions.

Son ralliement à la France Libre le détache de la majorité de ses pairs, officiers de marine ou religieux. Cette décision est le fruit d'une désobéissance réfléchie, assumée par sa culture politique traditionaliste, et justifiée en partie par des considérations spirituelles. Par la suite, son engagement temporel dans les charges confiées par le général de Gaulle se double d'une action politique afin de relever le pays. En Indochine, alors qu'il cumule les pouvoirs civils et militaires, il adapte son idéal aux jeux de pouvoir dans lesquels il n'hésite pas à s'impliquer. En revanche, il refuse d'adhérer à une organisation partisane malgré le soutien qu'il apporte au RPF du général de Gaulle. Cependant, il est contraint de reconnaître amèrement « que le grand obstacle à la reconstruction et à la rénovation du pays provenait des Français eux-mêmes »⁹¹.

⁹⁰ AN, 517 AP 53, lettre de l'amiral d'Argenlieu au colonel de Crèvecœur, 19 janvier 1949.

⁹¹ AN, 517 AP 26, lettre de l'amiral d'Argenlieu au RP Paul d'Argenlieu, 28 juin 1945.

LA MARINE ET LE PUTSCH D'ALGÉRIE

Patrick Boureille

Le putsch des généraux représente l'ultime soubresaut de la longue crise politique et militaire qu'a été la guerre d'Algérie. Il en constitue un tournant majeur. Depuis 1955, les forces armées se sont vu confier des responsabilités policières, judiciaires ou administratives de plus en plus importantes. Les officiers se sont engagés à l'égard des populations à ne pas les abandonner et à maintenir l'Algérie française. Car, selon la directive du général Massu commandant la 10^e Division parachutiste, « la population constitue le véritable objectif de la lutte menée en Algérie ». Après le putsch, le colonel Argoud ne se justifie-t-il pas ainsi : « Nous nous sommes formellement engagés à maintenir l'Algérie dans le pré carré français. Nous avons engagé la France, *à travers notre personne*, vis-à-vis de milliers de Musulmans, que notre parole seule a déterminés à combattre à nos côtés »¹ ? Il y a là, selon ces officiers, une sorte de délégation du peuple souverain, alors qu'en fait, la militarisation des départements d'Afrique du Nord est le fruit de la démission des gouvernements de la IV^e République.

Ce cumul des fonctions civiles et militaires ne peut que déboucher sur l'exercice d'un rôle politique majeur. C'est sur cette pente fatale que s'engagent les officiers généraux en mai 1958, lorsqu'ils engagent un bras de fer avec les autorités gouvernementales suspectées de brader le territoire national. Plus grave est le succès de l'opération qui flétrit d'une tâche originelle la République gaullienne : les putschistes d'avril 1961 ne s'autorisent-ils pas du 13 mai 1958 ? Leur plan tripartite ne consiste-t-il pas en l'affirmation d'un pouvoir militaire à Alger, suivie d'une implosion du pouvoir politique métropolitain, complétée éventuellement par un plan *Résurrection bis*² ? C'est l'une des deux grandes tendances représentées au sein des officiers généraux putschistes. Ainsi, Challe préconise « la solution républicaine, le président du Sénat Gaston Monnerville

1 Propos du colonel Argoud rapportés par Maurice Vaisse, *Alger, le putsch*, Bruxelles, Complexe, 1983, p. 56. Nous soulignons.

2 Rappelons que *Résurrection* était le nom de l'opération préparée par les activistes d'Alger au lendemain du 13 mai 1958 et visant à renverser la IV^e République. Elle connut un début de réalisation avec la prise de contrôle de la Corse par des parachutistes (24 mai), qui précipita l'arrivée au pouvoir du général de Gaulle.

assurant l'intérim, le temps d'élire un autre Président de la République ». Au-delà de cette première approche, c'est l'interprétation des notions de « devoir » et de « discipline » qui est en jeu en avril 1961. Alors ce n'est plus le 13 mai 1958 qui est invoqué, mais – les élèves assimilant les leçons du maître – bien plutôt le 18 juin 1940. On trouve ainsi parmi les putschistes d'authentiques résistants pour lesquels « l'obéissance n'est plus une vertu, encore moins une obligation, il peut arriver qu'elle ne soit même pas une excuse, bien plus encore qu'elle soit un crime »³.

Il est dès lors intéressant d'étudier précisément l'attitude d'une des trois armées lors de cette crise. La Marine présente par ailleurs l'intérêt d'être considérée comme ayant eu un rôle très marginal lors de ces événements. Elle semble avoir été « franchement hors du coup », pour reprendre une expression de Maurice Vaisse⁴. Et celui-ci d'ajouter : « si cela n'a pas une réelle importance militaire, cela peut entraver le ravitaillement de l'Algérie ». Sans commentaires. Selon la *vox populi*, la Marine aurait été le sanctuaire de la légitimité républicaine : « L'amiral Querville rejoint l'Amirauté qui devient un centre de ralliement des loyalistes. Pressé de prendre position en faveur du putsch, Querville refuse son concours à Challe, prend acte qu'une nouvelle hiérarchie de fait s'est établie à Alger et pour mieux assurer sa liberté d'action, prend le large vers Mers el-Kébir », écrit encore Maurice Vaisse. Michel Debré ne déclare-t-il pas à l'Assemblée nationale le 25 avril, sur la foi de renseignements obtenus par le capitaine de vaisseau Brasseur Kermadec, en poste à l'Élysée, que les bâtiments de la Marine ont ouvert le feu à Kébir sur des légionnaires rebelles⁵ ? Honneur et fidélité, Valeur et discipline. Fermez le ban.

Après l'examen des sources disponibles, c'est l'ensemble de ce dossier que nous nous proposons de reprendre ici.

LES SOURCES

Elles sont de trois types distincts. Il y a tout d'abord les archives officielles déposées par l'État-major de la Marine (*passim* EMM) dans les collections du département « Marine » du Service historique de la Défense. Elles se répartissent en deux éléments d'importance inégale : un volumineux dossier dans les

3 Propos du général André Petit, *Les Procès du putsch d'Alger et du complot de Paris*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1961, Paris. Voir aussi l'analyse de l'amiral Antoine Sanguinetti, *Mémoires d'actions et de réactions*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 102-107, et l'article de Claude d'Abzac-Épezy, « La société militaire, de l'ingérence à l'ignorance », dans Jean-Pierre Rioux (dir.), *La Guerre d'Algérie et les Français*, Paris, Fayard, 1990, p. 245-256.

4 Maurice Vaisse, *Alger, le putsch*, op. cit., p. 20.

5 Pierre Abramovici, « Algérie : le putsch... à Paris », *Historia*, n° 712, 1^{er} avril 2006, p. 40-45.

archives du secrétariat regroupant les messages échangés entre l'EMM et les différentes unités à terre, dans les ports ou en mer, d'une part⁶, et un certain nombre de pièces isolées, échouées dans des séries thématiques afférentes aux divers services émetteurs, d'autre part. Si le premier groupe représente 80 % des informations, il comporte de nombreux documents « Secret Défense » dont la classification demeure encore active. Le second, disparate, présente nombre de pièces non classifiées extrêmement intéressantes. Ainsi, pour ne prendre que deux exemples, on trouve dans un carton de la série *VV Guerre d'Algérie*, une fiche récapitulative de l'ensemble des messages évoqués plus haut⁷. Dans un dossier de la série *Études générales*, on a un étonnant papier du chef d'État-major portant sur les « Enseignements à tirer des événements d'avril 1961 en Algérie »⁸ ! On mentionnera aussi l'absence depuis juillet 2005 de deux cartons du fonds privé de l'amiral Cabanier renfermant des messages « Très secret » : nous ne pourrions en dire plus à leur sujet. En revanche, les premiers éléments d'une volumineuse demande de dérogation pour la consultation des pièces du procès des putschistes, en cours d'instruction depuis plus de six mois auprès de la direction des Archives nationales, nous ont été récemment accordés.

Viennent ensuite les mémoires. Fort peu nombreux ont été les acteurs qui ont pris part aux événements d'avril 1961 à n'en avoir pas publié. Lorsqu'ils sont le fait des anciens putschistes, ces ouvrages – de loin les plus nombreux – revêtent la forme de plaidoyers *pro domo*, leurs auteurs ambitionnant de gagner la bataille de la mémoire à défaut de la lutte politique sur le terrain. Lorsqu'ils sont le fait des représentants du gouvernement ou de ses sympathisants, ils replacent l'événement comme une distorsion dans le « droit fil » de la politique algérienne inaugurée par le nouveau chef de l'État dès son entrée en fonction. Dans le cas de la Marine, on opposera les mémoires du lieutenant de vaisseau Pierre Guillaume à ceux de l'amiral Philippon⁹.

Enfin, les campagnes d'archives orales menées par le Service historique fournissent une part substantielle des informations utilisées ici. Il s'agit d'officiers alors supérieurs, comme le futur chef d'État-major Marc de Joybert (1972-1974), le futur directeur du personnel militaire Marcel Duval (1970-1972), ou l'adjoint « Marine » au directeur de la sécurité militaire, le futur vice-amiral d'escadre Paul de Cazanove. Ce sont aussi des officiers alors subalternes,

6 Département « Marine » du Service historique de la Défense à Vincennes (ensuite SHD/M/V), 3 BB² SEC 141.

7 SHD/M/V, VVA 001.

8 SHD/M/V, 3 BB² EG 007, lettre n° 1 091 EMG/3 du 9 juin 1961 du CEMGM au ministre des Armées.

9 Pierre Guillaume, *Mon âme à Dieu, mon corps à la Patrie, mon Honneur à moi*, Paris, Plon, 2006, p. 246-280 ; Hilarion (vice-amiral Philippon), *Le Métier de la mer*, Paris, France-Empire, 1971.

le futur amiral Jean-Pierre Bléjean, ou de simples matelots, tels Robert Bréjeon et Jacques Gauthier. Tous ces témoignages permettent une compréhension plus intime de la crise.

L'ATTITUDE DE LA MARINE VUE DEPUIS LE CAMP DES PUTSCHISTES.

Parmi les objectifs définis par le colonel Godard pour parachever la conquête d'Alger figurent deux objectifs « marine » : l'Amirauté, siège de la préfecture maritime, et la villa de l'amiral Querville, préfet maritime, à El Biar.

Le 1^{er} Régiment étranger de Parachutistes doit neutraliser ces objectifs¹⁰. Le 22 avril, les parachutistes investissent la villa de l'amiral avec mission de s'assurer de sa personne. Madame Querville déclarant tout ignorer de l'endroit où se trouve son mari, ils opèrent une perquisition dans les règles. En vain. Pourtant l'amiral se dissimule dans le parc attenant à la villa. Il se réfugie peu après à l'Amirauté où il dispose d'un certain laps de temps avant que les putschistes ne se préoccupent à nouveau de lui. En fait, le putsch apparaît à ce point improvisé que le délégué général Morin, mis aux arrêts, continue des heures durant à passer un certain nombre d'appels téléphoniques, tant vers la métropole – vers Louis Joxe qui répercute immédiatement vers Michel Debré, Premier ministre, et Geoffrey de Courcel, secrétaire général à la présidence de la République – que vers le reste de l'Algérie – vers les Inspecteurs généraux en mission extraordinaire d'Oran et Constantine.

Durant les journées décisives d'avril 1961, les contacts entre les autorités maritimes et les putschistes passent peu ou prou par l'intermédiaire du lieutenant de vaisseau Pierre Guillaume, rallié au général Challe. Dès qu'il apprend que l'amiral Querville s'est réfugié à l'Amirauté, Guillaume prend contact avec ce dernier. Celui-ci n'entend traiter qu'avec Challe : un *modus vivendi* en sort, fondé sur un refus de Querville de se soumettre à l'autorité de fait, bien qu'il soit prêt à en accepter les ordres sur le plan opérationnel en ce qui concerne la poursuite de la lutte contre le FLN. À ce niveau, il y a une divergence de tactique entre Guillaume et Challe, le premier étant partisan d'exiger un engagement plus catégorique de toute la hiérarchie en place de la Marine pour que le commandement soit exercé par un officier acceptant sans ambiguïté de prendre fait et cause pour la sédition, le second espérant que ce *modus vivendi* en appelle d'autres, compromettant irrévocablement la Marine. Bien que révolté, Challe n'entend pas remettre en cause la pyramide hiérarchique.

¹⁰ Jacques Rouvière, *Le Putsch d'Alger*, Paris, France-Empire, 1976, p. 133.

Guillaume apprend à 10 h que Querville a pris le large sur un escorteur d'escadre, probablement à destination de Kébir, qui constitue à partir de ce moment-là une sorte de camp retranché de la Marine en Algérie. Il somme alors le capitaine de vaisseau Pacaud, commandant la Marine à Alger, de se soumettre sans plus attendre aux directives de Challe. Cependant, le colonel Coustaux, établi au siège de l'État-major interarmées, confirme à Pacaud « qu'il n'a jamais été question de forcer la main à qui que ce soit, encore moins aux marins dont Challe n'a pas grand besoin ». C'est le même son de cloche que Pacaud reçoit de Challe lui-même dans l'après-midi du 22 avril. En dépit de l'estime qu'il a pour le général, Pacaud ne peut se résoudre à virer de bord. À Guillaume qui lui conseille une nouvelle fois de recourir à un ultimatum, Challe refuse de couper les ponts.

À la fin de la première journée du putsch, les marins « flottent »... Pour les putschistes, il reste peu d'espoir de convaincre leurs interlocuteurs de la Marine. Tout au plus – et Guillaume en doute fort – peuvent-ils compter sur une relative neutralité de l'amiral Querville.

Dans l'Oranie, après en avoir conféré avec Louis Joxe et le général Olié, chef d'État-major interarmées, le général de Pouilly a cédé son poste au général Gardy, favorable à Challe, et s'est replié sur Tlemcen. Mais cela ne signifie en rien un ralliement de toute la province, comme en témoigne l'attitude récalcitrante du général Clause à La Senia. Lorsque Gardy convoque le contre-amiral Cornuault, major général de la base stratégique de Mers el-Kébir, il apprend que le Préfet maritime est arrivé. Le résultat des négociations est maigre pour Gardy : le seul accord obtenu porte sur la poursuite intégrale des missions opérationnelles contre le FLN. À la demande de Gardy de ne plus user de ses moyens radios contre les intérêts du mouvement Challe, Querville consent. Les promesses n'engagent que ceux qui veulent bien y croire. Là aussi, les officiers subalternes sont en flèche : l'ordonnance de Querville, le lieutenant de vaisseau de Villeroché, conseille à Gardy d'investir la base, persuadé que l'amiral refusera le combat et prendra le large. C'est le seul moyen, selon lui, de passer outre à l'hostilité généralisée de la Marine.

À Paris, la décision a été prise d'envoyer l'escadre basée à Toulon vers l'Algérie. À nouveau, Challe, à l'annonce de l'approche de la flotte, décide de recourir à la seule persuasion : « Je ne veux pas de heurts. S'il y a tentative de débarquement, il ne faut pas s'y opposer. Il faudra simplement essayer par la persuasion de convaincre les marins de rallier notre cause ». Guillaume est envoyé sur place se faire une idée, « avec discrétion et modération ». Querville n'a-t-il pas bravé ouvertement les instructions radiodiffusées du président de la République en ordonnant à la Marine d'exécuter les ordres des autorités « de fait » en matière opérationnelle ? Arrivé à Oran le 24 avril vers 19 h, Guillaume pousse Querville

dans ses retranchements en le menaçant d'un investissement de la base. Deux versions divergentes existent de l'entrevue.

Selon Guillaume, elle débouche sur un *gentlemen's agreement* permettant au préfet maritime de paraître céder devant la force. Dans le rapport ultérieur adressé au chef d'État-major de la marine, Guillaume écrit en effet :

Je demandai à l'amiral quelle était sa position vis-à-vis du général Challe et dans quelle mesure il exécutait et faisait exécuter aux autorités placées sous sa responsabilité les ordres du commandant en chef. J'ajoutais qu'il était maintenant urgent d'opter dans un sens ou dans l'autre. [...] Par ailleurs, étant donné qu'il n'exécuterait pas les ordres du général de Gaulle interdisant, même sous le prétexte opérationnel, d'obéir en quoi que ce soit aux ordres de l'autorité de fait, je ne voyais pas pourquoi il ne s'engageait pas plus avant de notre côté. Enfin, estimant qu'il ne pourrait rester à la tête de la marine en Algérie au cas où il ne voudrait pas accepter sans restriction l'autorité du général Challe, il aurait à passer la suite par la voie hiérarchique descendante, jusqu'au grade de lieutenant de vaisseau si besoin était, pour trouver un officier donnant son adhésion totale, sous les ordres de qui se rallieraient tous les marins réellement décidés à faire triompher notre cause.

Une force symbolique, composée d'un officier supérieur, de moi-même et d'une compagnie de parachutistes par exemple, viendrait éventuellement lui remettre le lendemain une lettre du général Challe lui demandant de transmettre ses pouvoirs.

Je tiens à préciser qu'il s'agissait là d'une mesure que je comptais demander au général Challe le soir même, bien qu'aucune instruction de sa part ne m'ait été donnée jusqu'alors à ce sujet. [...]

L'amiral Querville me répondit en substance qu'il ne pouvait aller plus avant, malgré la sympathie qu'il éprouvait pour le général et son mouvement. [...]

En ce qui concerne l'opération de force symbolique, je lui précisai qu'elle ne pouvait être décidée que par le général Challe. [...] Il était entendu que tout incident pouvant amener l'ouverture du feu devait être à tout prix évité. Je lui donnai ma parole d'officier que ceux qui seraient éventuellement chargés de nous accompagner à Mers el-Kébir n'ouvriraient le feu en aucun cas. Il m'assura également que personne n'offrirait de résistance armée ou autre dans la base de Mers el-Kébir.

Lors du procès des généraux Challe et Zeller, la déposition de Querville diffère légèrement :

Le lieutenant de vaisseau Guillaume vient me trouver de la part du général Challe pour me demander en particulier que la Marine interdise tout départ de bâtiment de commerce. Je lui oppose un refus. Il me dit que, dans ces conditions, deux

régiments de parachutistes viendront occuper la base de Mers el-Kébir et que je serai invité à fournir le nom de mon remplaçant. Je lui réponds que je fournirai la liste des officiers de marine séjournant dans la 4^e région par ordre d'ancienneté. Dans la nuit, je prends mes dispositions pour assurer les ordres du gouvernement.

Le seul point d'accord semble donc être le passage de témoin en vertu de la chaîne hiérarchique descendante ! Toujours est-il que le lendemain, 25 avril 1961, Querville a pris le large avec l'ensemble des bâtiments ancrés à Kébir plutôt que de céder au 18^e RCP du colonel Lecomte. La base vidée de sa substance représente pour les insurgés un échec car l'amiral garde, à distance respectable de la côte et à l'abri de tout danger, le contrôle effectif de toute la marine, même s'il a nommé un remplaçant à la tête de la base. En fait, il n'a plus qu'à attendre la fin du mouvement au large.

L'ATTITUDE DE LA MARINE VUE DEPUIS LA RUE ROYALE

Les faits

Un document retrouvé dans les archives de la Marine montre la perception de l'évolution du dossier par l'état-major général à Paris. Malheureusement incomplet en dépit de son étiquetage soigneux et manuscrit, il ne prend en compte les événements qu'à partir de l'après-midi du 22. On y apprend ainsi qu'après avoir établi la liste des bâtiments de l'escadre à Toulon, le vice-amiral d'escadre Barthélémy est envoyé à Hyères. Parallèlement, pour contrer l'occupation de l'Amirauté à Alger, un système permettant de parler à Oran sans qu'Alger le sache est mis en place. Ce n'est qu'à 20 h 10 que l'escorteur d'escadre *La Bourdonnais* avise l'État-major général de la Marine que l'amiral Querville a pris place à bord, lequel décide à 21 h 05 de rallier Oran : il annonce la reprise de ses fonctions dans un message diffusé à tous ses subordonnés à 03 h 16. En fin de soirée, la situation est « normale » à Bône, cependant qu'un commando de marine prend position à la caserne de la Pépinière à Paris. La journée s'achève toutefois sur une note pessimiste, Cornuault s'attendant au blocus de la base navale de Mers el-Kébir à compter du 23 avril au matin.

Dans la nuit, le porte-avions *Arromanches* ramasse la 12 F¹¹. Le *La Bourdonnais* est mis en place comme piquet par l'amiral commandant l'escadre à 1 h. À 0 h 55, l'État-major de la Défense nationale ordonne par message secret au général de Pouilly de mettre à la disposition de la Marine les moyens nécessaires pour bloquer à ses deux extrémités la route desservant la base de Kébir. Avec ce

11 Les appareils de l'aéronavale sont regroupés en flottilles (F) numérotées.

dernier, un système de chiffrement est mis au point qui sera utilisé lorsque de Pouilly sera installé à Tlemcen.

Ce dimanche, l'amiral Cabanier est en réunion à Matignon de 8 h 15 à 11 h 30. Si la journée de la veille a permis la mise en défense de l'ensemble des moyens de la Marine sur zone, ce dimanche on isole la fraction du territoire tombée aux mains des rebelles. À 12 h 15, le *La Bourdonnais* se dirige sur Nemours pour évacuer le général de Pouilly, avant de faire route sur Toulon. À 12 h 25, le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* est dérouté vers la Corse, son escale en Afrique du Nord annulée. Les EDIC et les LST¹² *Argens* et *Dives* basés à Arzew sont mis en route vers la métropole¹³. Toutes les communications filaires avec Alger sont coupées à 13 h 05 : la directive émane du général Huchet qui « laisse à la Marine l'initiative de la mesure. Ceci est à considérer comme une aimable attention ». De leur côté, les grands subordonnés du chef d'État-major de la marine (CEMM) ont ordre à 14 h 30 de faire acheminer par Paris tous les messages pour l'Algérie : le contrôle est entier sur les communications. Certains éléments sensibles sont repliés en métropole, comme l'aéronavale – la 28 F s'apprête à rallier Lann-Bihoué¹⁴ – et l'on étudie le rapatriement de compagnies de CRS¹⁵.

190

La méfiance est de rigueur et les ordres vérifiés. Le commandant de l'escorteur *Picard* – il est vrai qu'il s'agit de Philippe de Gaulle¹⁶ – qui doit entrer dans Mers el-Kébir demande à 15 h 15 à Marine Paris et Marine Oran la situation à terre avant de rallier la base. De même à 15 h 20 pour le *La Bourdonnais*, dont la mission de rallier Toulon est rappelée pour rejoindre Mers el-Kébir. En métropole, alors que la dramatisation atteint son maximum avec les allocutions radiodiffusées du général de Gaulle à 20h et de Michel Debré à 22 h 45, le commando installé à la Pépinière prend position autour de l'Élysée. Les bâtiments se déploient au large de Toulon – le *Colbert* en couverture radar ; des renforts en avions de la 2^e région se préparent à rallier Istres (des *Neptune* pour assurer la Surmar) et Hyères (des *Aiglon* de la 11 F) où des mesures visant à prévenir d'éventuels parachutages ou atterrissages rebelles sont prises¹⁷.

12 Engin de Débarquement d'Infanterie et de Chars et *Landing Ship Tank*.

13 La mission est différée à 17h à la demande de Marine-Oran en raison des mauvaises conditions météorologiques persistantes au large des côtes algériennes.

14 Ordre donné dimanche à 19 h 45 à Oran, avec information à Taverny à 23 h 15, mais rapporté le lundi à 21h, remis à l'ordre du jour le mardi à 7 h 02, renouvelé à 14 h 50, finalement annulé à 19 h 18.

15 Deux compagnies de CRS sont mises en route pour la métropole sur BDC par Premar IV.

16 Marine Oran suggère d'ailleurs à 20h de faire relever le *Picard*... Marine Paris dirige le navire sur Ajaccio le lendemain à 10 h 15 où il doit arriver le 25 au soir, la relève étant assurée par le *Bourguignon* arrivant de Toulon à Kébir le 26 à 14h.

17 Les *Neptune* de Lann Bihoué sont à Istres le lundi 24 avril à 19h.

Les consignes sur l'ouverture du feu se clarifient dans la nuit. À 23 h 30, l'État-major de l'armée de l'Air prescrit des tirs de semonce et interdit formellement les tirs ajustés. À 01 h 35, il rappelle la nécessité d'établir un contact radio avant d'user de ses armes. À 5 h 25, il prescrit, par ordre du gouvernement, l'arraisonnement jusqu'à destruction des appareils pour les avions n'obéissant pas aux injonctions¹⁸. Cependant, les défections au sein des unités stationnées en Algérie se multiplient : un *P2V7* de Lartigue se pose à Lann-Bihoué dimanche à 22 h 30 suivi par un *SO 95* d'Alger qui atterrit à Lartigue le lendemain matin¹⁹. Le *Colbert* signale à 14 h 35 deux *Neptune* à 2 200 m vers le nord : ils se posent à Istres à 18 h 55. Le *La Bourdonnais* repère un *Nord 2500* au ras de l'eau cap au 60 à 30 nautiques au sud de Majorque à 15 h 10. Pour les navires, des instructions gouvernementales clarifient les règles d'ouverture du feu le lundi à 16 h : pas plus qu'un tir destiné à désemparer le gouvernail.

La situation change radicalement à Kébir le lundi 24 avril en fin de journée. À 18 h 45, la rue Royale transmet à Oran les consignes du président de la République : la situation est donc claire. Mais, par message à 23 h, Querville informe Paris que le général Challe vient de lui adresser un ultimatum et il demande des instructions. C'est à 00 h 37 un ordre de mise à 6 h d'appareillage de tous les bâtiments disponibles de l'escadre. Le *Maillé-Brezé* doit faire route pour être au lever du jour à 5 nautiques au nord d'Oran. À 2 h 25, Querville envisage donc de faire décoller les aéronefs de Lartigue vers la métropole : les *SO 95* vers Perpignan et les *Neptune* vers Istres, cependant que les navires « éclopés » prendraient la mer sous le contrôle opérationnel de Premar III²⁰. Enfin, il se propose à 05 h 03 de rester à Kébir avec son adjoint et de fournir à l'émissaire du général Challe la liste par ancienneté des officiers de marine, sans désigner son remplaçant. À 06 h 15, Cabanier refuse cette procédure. Signe de grande nervosité, une fausse nouvelle est transmise à 08 h 35 : « *Sommes investis* », immédiatement annulée, cependant que Querville gagne le *Maillé Brezé* sur un remorqueur. Rien ne se passant, il rejoint la base à 11 h 30.

L'amiral commandant l'escadre²¹ reçoit ce mardi à 12 h 20 ordre de rejoindre Bône avec l'ensemble des bâtiments disponibles et à 14 h 47 d'en détacher un vers Bougie (*Le Breton*) pour joindre le 57^e Régiment d'Infanterie. De son côté,

18 Le vice-amiral d'escadre Mouton insiste sur le souci universel au sein de la Marine « de minimiser toute chose » : SHD/M/V, 33 GG⁹ 1, page 22.

19 Voir les archives orales du vice-amiral Vercken relatives à la gestion de l'aéronautique navale de Maison Blanche dont le commandant a été débarqué pour ne pas avoir empêché ses équipages de rallier la métropole : SHD/M/V, 24 GG⁹ 3, page 15.

20 Préfet maritime de la 3^e région.

21 La répartition des zones de responsabilité entre l'amiral commandant l'escadre et le Premar IV s'effectue de part et d'autre du méridien de Matifou.

Premar IV doit appuyer les commandants de secteurs par l'envoi de bâtiments à Cherchell (à 11 h) et Mostaganem (à 14 h 38). Par ailleurs, Comar Bône²² doit prendre contact avec le 3^e Régiment Parachutiste d'Infanterie de Marine à Djedjelli (*Bourguignon* à 11 h 40) et effectuer une reconnaissance devant Collo (à 17 h 30). Enfin, Bizerte doit détacher rapidement ce mardi après-midi *Baïse* et *Foudre* sur Mers el-Kébir qui rejoignent la *Saône* arrivant de 2^e Région.

Le 25 en soirée, un tableau est tracé de la situation. Elle est calme à Bône, en dépit d'une tentative de coup de main sur le préfet : l'aérodrome est sous contrôle. De même à Oran, où l'on insiste sur le fait que le *Maillé Brézé* n'a ni tiré, ni fait de coup de semonce à son retour à Kébir. Enfin, si elle est en voie de régularisation à Alger, à Nemours le calme règne et « le moral est excellent au sein de la DBFM » (Demi-Brigade de Fusiliers-Marins).

La bénignité des sanctions

192

Or la DBFM a été l'unité de la Marine la plus travaillée par les ferments de rébellion. Au point que son second, le capitaine de frégate Cazalis de Fondouce, en intérim du capitaine de vaisseau Roure parti en inspection, sollicité par Guillaume, a envoyé, « d'accord avec son supérieur hiérarchique », un message téléphonique de ralliement aux putschistes. Or les lignes sont sur table d'écoutes. Cela n'est suivi d'aucun mouvement de troupes, la DBFM demeurant sur le barrage à la frontière algéro-marocaine et détruisant une *katiba*²³ rebelle qui tentait de le franchir.

Dans les autres unités, l'ambiance est plutôt à l'attente. Le commandant de la *Dives* est opposé au putsch alors que son second, un ancien du commando *Tempête*, en est partisan. La discipline reste le maître mot. La même impression caractérise le témoignage de Jean-Pierre Bléjean, officier détection/navigation du sous-marin *Narval* alors en patrouille. Là aussi, un différend existe entre le commandant et son second dans les mêmes termes que sur la *Dives*, le hasard ayant voulu que le submersible à immersion périscopique captât des émissions radio laissant supposer quelque sédition en Afrique du Nord. La solution adoptée fut la même, le service primant et la mission devant d'abord être menée à son terme. Même si le temps fit son œuvre, l'ambiance fut pour le moins « électrique » au cours des jours suivant l'interception radio²⁴. Le commandant du *Breton* émet pour sa part « des réserves sur son obéissance », s'il se voit ordonner de tirer sur des Français. « Barthélemy nous a donné tous les apaisements et quand nous sommes arrivés, tout était tassé. J'étais personnellement exaspéré de voir des

22 Commandant de la marine à Bône.

23 Unité d'indépendantistes algériens.

24 SHD/M/V, archives orales du contre-amiral Jean-Pierre Bléjean.

généraux des deux côtés de la Méditerranée à deux doigts de nous lancer dans une belle guerre civile ».

Cet attentisme est universel. Ainsi, les matelots Robert Bréjeon et Jacques Gauthier en poste à Mers el-Kébir constatent, à leur retour de permission dans Oran le 23 avril vers minuit, que les bateaux sont parés à appareiller ; ils en déduisent l'abandon de la base bientôt investie. Avec l'accord du commandant de l'*Ardent*, ils embarquent. Lorsque le navire revient à quai mardi après-midi, ils sont mis aux arrêts par le capitaine de frégate Schloesing pour abandon de poste. Quinze jours plus tard, ils comparaissent devant un tribunal militaire :

Nous nous trouvons dans une salle où sont réunis des matelots, des officiers marinières, des officiers qui apparemment doivent représenter les différents corps [présents] à Mers el-Kébir. Et nous, nous sommes placés au milieu. Et il y a un petit speech du contre-amiral Cornuault, Major général du port, qui fait un discours extrêmement clair en montrant d'un côté les gens comme nous qui ont abandonné leurs postes dans un moment difficile et ont fait preuve de lâcheté, de manque de courage, de tous les défauts, et par contre tout le reste des gens qui étaient là, du moins leurs représentants, qui eux ont été fidèles, courageux et à leurs postes, pour montrer que des gens comme nous ne valent pas grand-chose et que l'honnêteté, le courage et la droiture, c'est de l'autre côté que cela se tient²⁵.

Les autorités stigmatisant ceux qui ont osé prendre des initiatives, *a fortiori* heureuses !... La meilleure illustration de cet attentisme revient à l'amiral Amman, commandant la base stratégique de Bizerte qui entretint des rapports de grande transparence avec ses subordonnés. « J'ai rassuré mes types qui étaient affolés : "l'amiral est en train de fringuer Alger". "Non, je ne fringue pas Alger. Ni Alger, ni Paris, je suis bizertin. Nous gardons la base" »²⁶. Son attitude est-elle vraiment si différente de celle d'un Querville ou d'un Roure qui obéissent opérationnellement aux autorités de fait dans la poursuite de la mission qui leur a été confiée ? Seul l'éloignement géographique par rapport à l'épicentre de la crise a permis à Amman d'éviter de prendre position et d'encourir un quelconque courroux.

L'attitude du chef d'État-major de la Marine, l'amiral Cabanier, a consisté, pour reprendre l'expression d'un témoin, à ouvrir son grand manteau pour que toutes ses ouailles, même les plus écartées du droit chemin, puissent y trouver refuge. Marc de Joybert est très net à ce propos :

25 SHD/M/V, 18 GG⁹ 1 et 7 GG⁹ 1, archives orales des matelots Jacques Gauthier et Robert Bréjeon, pages 7-11 et 17, pages 24-35.

26 SHD/M/V, 30 GG⁹ 1, archives orales de l'amiral Maurice Amman, page 14.

Quinze jours après, on charge les trois chefs d'État-major de retourner en Algérie pour mettre la paix dans les esprits et voir un peu qui avait le plus trahi. Je suis désigné, je pars avec l'amiral Cabanier, le chef d'État-major de l'armée de l'Air et un autre encore. [...] Et on a commencé le tour par l'Est et dans chaque base marine, il s'agissait de savoir qui avait le plus trahi. Cabanier a été parfait. Il était FNFL²⁷, lui. Partout, il me chargeait d'interroger les petits. J'y allais avec une rare discrétion. Et lui, il interrogeait les commandants. Et, dans chacun des trois ports, finalement on n'a retenu que trois suspects, trois médecins qui tous étaient venus cafarder leur commandant. [...] Ce sont les trois docteurs qu'on a foutus au trou. Ivres de contentement. On arrive enfin à la DBFM où le commandant avait dit un peu trop fort que c'était Challe qui avait raison, et son second, Cazalis de Fondouce, avait dit la même chose. Cela la flanquait mal. Tous les biffins étaient trop contents : c'étaient les deux seuls marins qui avaient dit "Vive Challe". Tout le monde se braquait en disant que la Marine avait fait semblant d'être républicaine – ce qui était vrai – sauf ces deux-là qui avaient joué aux cons. Alors on les embarque. On arrive à Paris. Et deux jours après, Cabanier me convoque en me disant "Je suis obligé de remplacer Roure et Cazalis de Fondouce..." Patou : "Ecoutez, Amiral, on ne peut pas remplacer à la fois le commandant et le commandant en second. Cela ne se fait pas dans la Marine. Il n'y a qu'un responsable : c'est le commandant." "Oui, oui. Vous avez raison. Mais je suis obligé de le faire parce que toute l'armée de Terre me tombe dessus en disant "Oui les marins, soit disant, mais enfin bref"²⁸.

De Joybert retourne prendre le commandement de la DBFM et Cabanier enterre autant que faire se peut l'affaire de Nemours.

Les sanctions sont objectivement d'une rare mansuétude. Cazalis de Fondouce sert encore deux ans au sein de la Marine où il n'a plus aucun avenir avant d'entreprendre une brillante seconde carrière au sein de la Direction des centres d'expérimentation nucléaire. Que dire de Roure ? Affecté le 4 mai 1961 au Centre interarmées de documentation militaire comme directeur adjoint, il totalise 34 années de service actif et peut légalement être placé en retraite proportionnelle²⁹. Que nenni ! Il est affecté au Service central hydrographique pour quitter à la fin de l'année 1963 le service actif en ayant acquis intégralement ses droits à une retraite d'ancienneté basée sur l'échelon de solde le plus élevé dans le grade de capitaine de vaisseau. En fait, il reste jusqu'au 1^{er} septembre 1965

27 C'est-à-dire ancien des Forces navales françaises libres.

28 SHD/M/V, 2 GG° 2, archives orales de l'amiral Marc de Joybert, page 5.

29 Les services rendus au ministre de l'Industrie, Jean-Marcel Jeanneney, exfiltré avec son aide, justifient peut-être cette mansuétude.

jouant de ses excellentes relations avec le directeur du Personnel, Deroo, et arguant de la minorité de son dernier enfant.

Quant à Guillaume, il n'est condamné qu'à quatre ans de prison avec sursis en 1961. S'il ne s'était engagé dans l'OAS, l'affaire en serait restée là. C'est lorsqu'il y eut bascule dans le terrorisme – cas de Guillaume – ou manquement au règlement militaire – désertion dans le cas du lieutenant de vaisseau Cucherat – que l'EMM dut intervenir. La discrétion a donc été le maître-mot dans la gestion des suites du putsch par le chef d'État-major de la marine³⁰. Et cela d'autant plus que, par l'intermédiaire du capitaine de vaisseau O'Neill, qui assurait la liaison avec Michel Debré, il était parfaitement informé de la fébrilité de l'équipe gouvernementale³¹.

Quant aux autres militaires éloignés d'Algérie par mesure disciplinaire, le ministère des Armées maintint l'intégralité des indemnités de changement de résidence « pour leur rapatriement sur une résidence de leur choix en Métropole »³². En revanche, pour les personnels destitués en application de la décision du 24 avril 1961, les droits à solde ou à pension des intéressés cessèrent au jour de la destitution, mais non les droits de leurs ayants-cause³³. Si la mansuétude a ses limites, le droit reste la règle. Messmer a ainsi donné l'ordre à tous ses subordonnés de ne pas se commettre dans les procès des accusés. C'est donc en toute connaissance des conséquences éventuelles que le vice-amiral Ploix, FNFL historique, se porte témoin au procès du général Salan. Pour ce manquement au devoir de réserve, il est placé en disponibilité et admis par anticipation dans la seconde section de son grade : là, Cabanier n'a rien pu faire...

Cependant, une question parlementaire posée par le député Jean Legaret le 10 octobre 1961 laisse à penser que certains officiers ont pu démissionner, à défaut d'être sanctionnés. La question écrite n° 12 087 demande « quel est le nombre des officiers, généraux, supérieurs et subalternes qui ont donné leur démission de l'armée depuis deux ans » et ceux « qui ont dû cesser

30 SHD/M/V, 78 GG⁹ 1, archives orales du vice-amiral d'escadre Yves Bourdais, page 44 : « Très peu de personnels dans la marine eurent à subir les conséquences de certaines positions affichées ou des actions menées çà et là par divers chefs et quelques-uns de leurs subordonnés. Ultérieurement une commission itinérante que présidait l'amiral Nomy et qui comprenait les amiraux Douguet et Picard d'Estelan, à laquelle je fus joint à plusieurs reprises pour éclaircir certains problèmes de transmission, n'eut pas à retenir d'actions subversives commises au cours de cette période, mais plutôt des paroles maladroites ou des lenteurs de réaction ». Cette vision est confirmée par le vice-amiral d'escadre Paul Bigault de Cazanove : *Idem*, 6 GG⁹ 1, pages 39 et 40.

31 SHD/M/V, 55 GG⁹ 1, archives orales du vice-amiral d'escadre Pierre O'Neill, page 29.

32 SHD/M/V, *Chrono 1961*, carton n° 878, décision n° 20 006 MA/SAA du 5 juillet 1961.

33 *Ibid.*, décision n° 015 424 MA/CC du 25 mai 1961.

leurs fonctions par suite de mesures d'ordre judiciaire ou disciplinaire »³⁴. La réponse est volontairement floue. Tout d'abord, le nombre avancé de 3 22 officiers mêle les admissions dans la 2^e section du cadre des officiers généraux par anticipation et sur demande, les admissions à la retraite avant la limite d'âge, les démissions, les mises en congé définitif du personnel navigant et les mises en congé sans solde et hors cadres. Ensuite, la réponse à la seconde partie de la question est brève : seuls deux officiers, subalternes de surcroît, entrent dans le périmètre défini. Enfin, la période étudiée va du 1^{er} octobre 1959, lendemain du discours du général de Gaulle sur la nécessaire autodétermination des populations algériennes, au 1^{er} octobre 1961, soit cinq mois après le putsch.

Marchander le putsch ? Houilles contre l'État-major Inter-Armées

196

Dans un courrier du 9 juin 1961 au ministre des Armées, Pierre Messmer, l'amiral Cabanier tire les enseignements des événements d'avril quant au fonctionnement des organismes de commandement et de transmissions de la Marine.

Deux leçons doivent être méditées selon le chef d'État-major. Tout d'abord, tout s'est bien passé au sein du poste de commandement « Opérations » de Marine Paris [ensuite PC ops] « constamment alimenté en renseignements aussi bien par ses subordonnés en Algérie que par les échelons supérieurs »³⁵. Est rassemblée là une collection complète de tous les messages traitant de l'Algérie, d'une part, et de la situation des forces, bâtiments et avions de combat et de transport, d'autre part³⁶. En conséquence de quoi, « le chef d'État-major de la Marine a toujours été à même de prendre en temps voulu les décisions qui se posaient à son échelon »³⁷. Cabanier a ainsi délégué les fonctions de Préfet maritime de la 4^e région maritime à l'amiral Cornuault en poste à Kébir par message du 22 avril, après avoir appris le blocus de l'Amirauté d'Alger par les rebelles³⁸. Querville les reprend dès l'arrivée du *La Bourdonnais* à la base stratégique³⁹. De même, lorsque l'escadre parvient le 25 avril au large de l'Algérie, Cabanier répartit les missions de soutien entre l'amiral commandant l'escadre et Premar IV, avant, le lendemain, de restituer la plénitude de ses

34 SHD/M/V, *Chrono 1961*, carton n° 879, note n° 2586 M/SA/ET/2 du 8 novembre 1961.

35 Ce poste de commandement est installé dans la salle 253 de la rue Royale. Un quart est assuré jour et nuit par deux officiers de service, l'un appartenant à EMM/3 et l'autre à EMM/4.

36 SHD/M/V, 3 BB^e EG carton n° 006, ordre n° 804 EMG/3 du 23 avril 1961 du vice-amiral Patou.

37 *Idem*, carton n° 007, lettre n° 1 091 EMG/3 du CEMGM au ministre des Armées.

38 *Ibid.*, messages du 22 avril à 8 h 26 et 9 h 36.

39 *Ibid.*, message du 23 avril à 2 h 16.

attributions de contrôle et de coordination des opérations de présence dans les ports à l'amiral Méditerranée⁴⁰.

Ce *satisfecit* donné au PC Ops de la Marine permet de souligner les carences du PC de l'État-Major Inter-Armées qui « n'a pas paru fonctionner avec toute la rapidité désirable. Les décisions de l'EMIA parvenaient souvent nettement après l'exploitation par Marine Paris de ses propres renseignements »⁴¹. Cabanier insiste avec jubilation sur les délais courant entre la prise de décision par la rue Royale de l'envoi de bâtiments auprès d'autorités loyales demandant des missions d'appui, et les ordres venant de la Défense nationale transitant par le ministère des Armées pour aboutir à Marine Paris. Ce sont 4 heures perdues pour Djidjelli, 7 pour Bône, et une journée entière pour Mostaganem⁴². La conclusion tombe, implacable : « Au total, la Marine a eu plutôt l'impression d'orienter et de renseigner l'EMIA que d'être renseigné par lui »⁴³.

Cela permet – et c'est là l'essentiel du message – de dénoncer *a posteriori* les effets nuisibles d'une excessive centralisation.

En ce qui concerne les affaires maritimes, cela n'a d'ailleurs rien d'extraordinaire. Dans une situation mouvante et trouble, il est en effet souvent difficile, même à des spécialistes, de voir clairement et rapidement ce qu'il faut faire. *Un seul État-major commun aux trois armées ne pourrait y parvenir qu'en se gonflant démesurément et en atteignant un volume rapidement nuisible au rendement*⁴⁴.

En conséquence, la Marine doit être dotée d'un poste de commandement opérationnel « indispensable au traitement dans les moindres délais d'une situation complexe et fluctuante ». Tout en contestant l'EMIA, Cabanier plaide pour l'avancée des travaux projetés dans les anciennes champignonnières de Houilles où doit être installé ce PC Ops à l'origine et à la fin d'un réseau crypté et cloisonné, maillé et redondant, de transmissions.

Ce tir ajusté de Cabanier contre la réorganisation en cours du ministère des Armées se situe par ailleurs dans la continuité des attaques virulentes du délégué ministériel Le Bigot, avant son départ. Les décrets du 5 avril 1961 ont supprimé les délégués ministériels et renforcé la structure hiérarchique du ministère, attribuant la présidence du comité des chefs d'État-major au ministre. En février 1961, Le Bigot en est à sa 9^e fiche sur le projet de décret

40 *Ibid.*, messages du 25 avril à 12 h 56 et du 26 avril à 8 h 46.

41 *Ibid.*, lettre n° 1 091 EMG/3.

42 *Ibid.*, messages pour l'envoi d'un bâtiment à Mostaganem de Marine Paris à Marine Oran le 24 avril à 15 h 10, quand le même ordre de l'EMIA ne parvient que le 25 à 15 h 55.

43 *Ibid.*, lettre n° 1 091 EMG/3.

44 *Ibid.* Nous soulignons.

relatif aux attributions du chef de l'EMIA. En tant que « conseiller militaire du ministre », selon l'exposé des motifs, cet officier général est doté d'attributions qui lui permettraient d'exercer une action de commandement sur les chefs d'État-major des armées. Inadmissible pour Le Bigot et Cabanier qui, sur ce plan, travaillent à l'unisson :

Une telle situation qui aboutirait en fait à introduire un échelon supplémentaire de commandement, doté de son État-major, entre le ministre et les armées et à restreindre de façon excessive l'exercice des fonctions de leurs chefs organiques ne paraît conforme ni à l'esprit, ni à la lettre, des autres textes. [...] Ce texte devrait être profondément remanié, sinon repris en entier⁴⁵.

On sait rétrospectivement que la Marine n'obtint que très partiellement gain de cause. La nomination comme premier chef d'État-major des armées du général Ailleret, dont le capitaine de vaisseau Marcel Duval avait éprouvé la loyauté vacillante lors du putsch, n'a pas été sans saveur pour la Marine.

198

Au terme de cette étude, trois conclusions peuvent être tirées de la gestion du putsch par la Marine. Tout d'abord, pour la grande majorité de ses représentants dans les unités embarquées ou à terre sur le sol algérien, une gestion attentiste des péripéties politiques. Elle est manifeste dans le comportement des responsables de la Marine, ces derniers ayant vécu les dramatiques événements de 1940-1942⁴⁶. Ensuite, la gestion de la crise par la rue Royale a été menée selon une succession d'étapes tactiques : bloquer la progression de la rébellion, puis l'isoler et la laisser s'étioler avant de reprendre le contrôle de la situation. Après coup, dans ses rapports avec le ministère des Armées, l'État-major tire argument de la crise pour reprendre l'avantage sur des dossiers apparemment tranchés ou faire progresser les idées qui lui sont chères : la remise en cause de la centralisation en cours⁴⁷, ou l'autonomie du poste de commandement dédié à la composante navale des Forces nucléaires stratégiques.

⁴⁵ SHD/M/V, *Chrono 1961*, carton n° 874, lettre n° 8654 M/CAB 1 de février 1961.

⁴⁶ En mai 1962, un rapport sur la situation en Oranie pour le ministre de la Justice Roger Frey remarque que « la marine de Mers el-Kébir n'est pas dans la course et même lointaine sciemment de tout ce qui se passe à Oran et en Algérie » (Archives nationales, 19770346, art 8).

⁴⁷ Claude Carré, *Histoire du ministère de la Défense*, Limoges, Lavauzelle, 2001 ; Philippe Vial, « Aux origines du CEMA », *Revue de défense nationale*, mai 2007, p. 79-92.

LE LIEUTENANT DE VAISSEAU GUILLAUME, DE LA MARINE AU PUTSCH ET À L'OAS

Xavier Boniface
Université du Littoral Côte d'Opale
PRES Lille-Nord de France

Mythifié par le célèbre film de Pierre Schoendoerffer, *Le Crabe Tambour* (1977), tiré du roman éponyme paru l'année précédente¹, le lieutenant de vaisseau Pierre Guillaume (1925-2002) est souvent présenté comme l'unique officier de marine ayant pris une part active au putsch des généraux à Alger en avril 1961. Il est en tout cas le seul de la Royale à avoir été arrêté et condamné, avec sursis, par le tribunal militaire pour cette participation. En revanche, comme lui, d'autres marins ont rejoint ultérieurement les rangs de l'OAS. Cet engagement activiste du lieutenant de vaisseau Guillaume en faveur de l'Algérie française interroge non seulement sur son itinéraire individuel, mais aussi sur l'apparente passivité politique, voire sur le loyalisme du reste de la Marine, que révèle par antithèse son action isolée. Son geste est-il surtout l'aboutissement d'une évolution personnelle, ou bien les circonstances ont-elles placé cet officier dans les conditions morales, culturelles et institutionnelles rendant possible un choix que d'autres n'ont pu faire, ne serait-ce que parce qu'ils étaient embarqués ? En d'autres termes, dans quelle mesure le lieutenant de vaisseau Guillaume est-il ou non représentatif des cadres de la Marine et de leur état d'esprit, en particulier en matière politique, à la fin de la guerre d'Algérie ? Son acte est-il en effet celui d'un solitaire ou bien, même s'il reste isolé, est-il approuvé et encouragé par une partie des officiers qui n'ont pu s'engager comme lui ? La présentation du cas personnel de Guillaume ouvre sur une réflexion concernant toute la Marine et son rapport à la politique. Son action lors du putsch et de l'OAS, puis le sens de son engagement seront tour à tour examinés pour éclairer son itinéraire et mesurer son éventuelle exemplarité.

¹ Pierre Schoendoerffer, *Le Crabe-Tambour*, Paris, B. Grasset, 1976. L'ouvrage a connu plusieurs rééditions jusqu'en 2003. L'adaptation pour le cinéma est due à Pierre Schoendoerffer et Jean-François Chauvel. Le département *Marine* du Service historique de la Défense possède un exemplaire du script (LG 82/29 435).

Une participation active au putsch des généraux

200

Le lieutenant de vaisseau Pierre Guillaume a relaté sa participation au putsch dans le « rapport circonstancié sur les activités pendant la période du 21 au 25 avril 1961 », rédigé le 31 mai à la demande de la Marine, alors qu'il était aux arrêts de forteresse². Ce document, précieux pour connaître son action, reste néanmoins discret sur certains acteurs, faits ou moments de l'insurrection. Ainsi, pour éviter de les compromettre, il ne mentionne pas les officiers qui, sans se rallier ouvertement au mouvement, n'en ont pas moins témoigné leur sympathie à son égard. Par ailleurs, selon un de ses supérieurs cité dans l'acte d'accusation, Pierre Guillaume « aurait gonflé quelque peu l'importance de son rôle dans l'insurrection »³. Pour le lieutenant de vaisseau, tout commence le 22 avril 1961, lorsqu'il apprend à la radio la nouvelle du putsch et décide spontanément de s'y rallier. Son adhésion n'a pas été sollicitée par les conjurés, à la différence de celle d'un commandant de Saint-Marc⁴, peut-être parce qu'il n'occupait qu'un rang et des fonctions modestes. Son ralliement est cependant immédiat et se fait « avec enthousiasme » et « soulagement ». Guillaume se met à la disposition du général Challe, auprès duquel il fait fonction d'adjoint Marine et d'officier de liaison, servant d'expert en matière maritime. Seul marin dans l'entourage direct des chefs de l'insurrection, il est amené à exercer des responsabilités relativement importantes malgré son rang d'officier subalterne, alors que le putsch est mené par des généraux des forces terrestres et aériennes, n'appartenant certes plus aux cadres d'active, et par des officiers supérieurs. Du 22 au 25 avril⁵, l'action de Guillaume consiste, d'une part, à sensibiliser les responsables de la sédition sur les questions maritimes et à leur suggérer les mesures à prendre en ce domaine, et, d'autre part, à tenter de rallier la Marine d'Algérie.

En matière maritime, Guillaume semble disposer d'une certaine marge d'initiative, tout au moins quant aux propositions qu'il peut faire, et il sait parfois en user. Les généraux connaissent peu le sujet et lui font confiance, même si Challe, par ses anciennes fonctions de commandant en chef en Algérie, n'en ignore pas les enjeux et donne ses arbitrages. Guillaume reconnaît néanmoins que « les intentions et les décisions » de ce dernier « ont été toujours plus modérées

2 Lieutenant de vaisseau Pierre Guillaume, en collaboration avec Élisabeth Escalle, *Mon âme à Dieu, Mon corps à la patrie, Mon honneur à moi, mémoires*, Paris, Plon/ XO éditions, 2006, p. 376-388 (et le commentaire de l'auteur, p. 252-270).

3 *Le Monde*, 19 août 1961.

4 Sur celui-ci, voir Laurent Beccaria, *Hélie de Saint Marc*, Paris, Perrin, rééd. 2008.

5 Sur le déroulement des faits, Maurice Vaïsse, *Comment de Gaulle fit échouer le putsch Alger*, Bruxelles, André Versailles, 2011.

que les avis [qu'il] lui soumettait ». Avec l'accord des généraux, il fait interdire l'appareillage de tous les bâtiments se trouvant dans les ports d'Algérie. Cette disposition, justifiée par « des motifs évidents de sécurité », touche aussi bien les navires de guerre que ceux du commerce, de la plaisance et de la pêche, d'où la nécessité pour lui de négocier avec les représentants des compagnies de navigation et de pétroliers, car il faut prévoir le stockage des produits⁶. Quelques aménagements ont par la suite été apportés à cette décision, un paquebot transportant des appelés libérables ayant par exemple été autorisé à quitter le territoire algérien. Guillaume reste en relations avec l'Inscription maritime, la douane et la police. Il est par ailleurs consulté le 22 pour la négociation d'un *modus vivendi* entre les putschistes et l'amirauté, représentée par le capitaine de vaisseau Pacaud, commandant la marine à Alger (COMAR), après le départ pour Mers el-Kébir du préfet maritime, l'amiral Querville, qui craignait d'être arrêté. Ce compromis, vite dépassé, a pour but de limiter les transmissions au trafic opérationnel et d'autoriser la poursuite des missions de police, de navigation et de contrôle du port. Guillaume règle avec les chefs de service les questions matérielles soulevées par ce *modus vivendi*. Dans cette affaire, il apparaît bien comme un conseiller technique, mais sans véritable pouvoir de décision.

L'autre volet de son action ne donne guère de résultats. Challe reconnaît que Guillaume « faisait tout ce qu'il pouvait pour décider les officiers de marine à passer de [leur] côté, mais son succès ne fut pas grand »⁷. Le ralliement de deux catégories de marins est particulièrement encouragé : ceux de la demi-brigade de fusiliers-marins, alors en opérations dans la région de Nemours, qui pourraient fournir une troupe supplémentaire aux insurgés ; les chefs de la Marine en Algérie, dont l'adhésion au mouvement devrait entraîner celle d'une majorité d'officiers. Plusieurs contacts sont pris avec les premiers, mais si le commandant en second de la DBFM réagit favorablement par radio, ce qui laisse momentanément croire au ralliement de l'unité, sa réponse improvisée n'est pas suivie d'effets⁸. Quant aux relations avec le commandement, elles sont globalement négatives. Guillaume, qui représente Challe auprès du capitaine de vaisseau Pacaud et de l'amiral Querville, juge ces deux derniers « irrécupérables » pour les putschistes : « S'ils n'acceptaient pas dès maintenant de lutter pour la même cause que nous, c'est qu'ils avaient accepté comme un fait acquis l'indépendance de l'Algérie ». Aussi, pourquoi « se rallieraient-ils maintenant ou plus tard ? »⁹.

6 « Rapport circonstancié... », dans P. Guillaume, *Mon âme à Dieu...*, op. cit., p. 378.

7 Maurice Challe, *Notre révolte*, Paris, Presses de la Cité, 1968, p. 207.

8 Contre-amiral Bernard Estival, *La Marine française dans la guerre d'Algérie*, Nantes, Marines éd., 2001, p. 352.

9 « Rapport circonstancié... », op. cit., p. 379.

Guillaume téléphone le matin du 22 à Querville, qui préfère s'entretenir directement avec Challe. Ancien des Forces navales françaises libres et hostile au principe du putsch, l'amiral témoigne cependant sa sympathie au général, et il ordonne à ses forces d'obéir à « l'autorité militaire de fait » en ce qui concerne la poursuite de la lutte contre le FLN, avant de rejoindre Mers el-Kébir. Il ne revient pas par la suite sur cette décision, alors que de Gaulle a interdit, sous quelque prétexte que ce soit, y compris opérationnel, d'obtempérer aux ordres des putschistes. Par ailleurs, le soir du 23, puis à nouveau le lendemain matin, le lieutenant de vaisseau rencontre le capitaine de vaisseau Pacaud pour l'amener à prendre position, en insistant sur les limites du compromis négocié la veille. Devant le refus de son interlocuteur de rallier les putschistes, refus qui n'exclut pas une certaine « estime » à leur égard, Guillaume lui demande, en vain, de transmettre ses fonctions à un officier acquis au mouvement. Devant ces échecs, il propose à plusieurs reprises de solliciter tous les officiers, « en descendant la voie hiérarchique », mais Challe doit tempérer l'ardeur de son adjoint car il veut « éviter à tout prix une cassure pouvant mettre en cause la discipline »¹⁰. De même, lorsqu'il lui demande que « la question de confiance soit posée au plus tôt aux diverses autorités maritimes en Algérie » le général lui répond qu'il préfère « aboutir par la persuasion »¹¹. Challe reste attaché à l'esprit et à l'organisation militaires : le putsch n'est pour lui en rien une révolution.

Puis, le 24 avril, le général confie à Guillaume la mission d'aller à Oran pour « connaître la position réelle de la Marine »¹², mais il lui demande de ne pas chercher à voir Querville. Pourtant, le lieutenant de vaisseau prend l'initiative d'une entrevue avec ce dernier dans son poste de commandement de Mers el-Kébir. La teneur de leur rencontre, au soir du 24, a fait l'objet de deux versions. Devant le tribunal militaire, l'amiral a témoigné que, face à son refus de faire interdire tout départ de navire de commerce, Guillaume a menacé de faire investir la base par des parachutistes, Querville étant alors invité à désigner un officier pour le remplacer¹³. En revanche, selon le rapport du lieutenant de vaisseau, c'est afin de contraindre l'amiral à choisir son camp qu'est brandie la menace d'une « opération de force symbolique », étant entendu que celle-ci se déroulerait sans ouverture du feu – une promesse qui n'est toutefois pas confirmée par Querville. Celui-ci devrait laisser le commandement à un officier supérieur favorable au putsch : l'amiral refuse, proposant seulement de laisser une liste de ses cadres par grade et ordre d'ancienneté. Dans la nuit, il appareille avec la flotte pour éviter d'être

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*, p. 386.

¹² *Ibid.*

¹³ Voir Brice Bougnol, *L'Amiral Querville, itinéraire d'un marin français au vingtième siècle*, mémoire de maîtrise, université Panthéon Sorbonne-Paris I, 2004, p. 146 sq.

pris. La base n'est finalement pas investie car, arrivés à proximité le lendemain matin, les parachutistes pressentis tergiversent, tandis que le putsch est en train d'échouer. Guillaume a évoqué l'éventualité de cette opération, « bien qu'aucune instruction de la part [de Challe] ne [lui eût] été donnée [...] à ce sujet »¹⁴. Le général y était-il d'ailleurs favorable, ou bien a-t-il été un peu forcé par le marin ? Dans ses *Mémoires*, il affirme avoir donné l'ordre d'envoyer les soldats des 14^e et 18^e RCP sur Mers el-Kébir pour que la base maritime [soit] en notre pouvoir », avant que n'y arrive l'escadre de la Méditerranée, qui avait quitté Toulon la nuit précédente. Mais, devant « l'insuccès de la tentative », estimant « l'Oranie déjà perdue », il veut « faire rentrer les deux régiments sur Alger [...] avant qu'ils ne se contaminent sur place »¹⁵. Le projet d'investir Mers el-Kébir semble toutefois émaner du colonel Argoud, que Challe avait envoyé au début du putsch près du général Gardy, chargé de remplacer le général de Pouilly à la tête de l'Oranais. Le 23, Argoud a rencontré trois officiers de la base, le capitaine de vaisseau Picheral, son chef d'État-major, le capitaine de frégate Le Péourcq, le sous-chef d'État-major, et l'aide de camp de l'amiral Cornuault, qui lui ont proposé de s'emparer de Mers el-Kébir. Il suffirait, selon eux, « d'envoyer une section de légionnaires ou de paras. La garde n'osera pas tirer. Querville cherche un alibi pour abandonner son poste ». Picheral prendrait alors le commandement¹⁶. Or, le lendemain, avant de rencontrer Querville, Guillaume voit Gardy et Argoud, qui lui ont peut-être fait état de ces renseignements. Le déroulement de l'opération soulève par ailleurs la question des moyens envisagés. Pourquoi les putschistes ont-ils envoyé à Mers el-Kébir des parachutistes qu'il a fallu faire venir du Constantinois, alors que des unités de la légion étrangère, acquises en partie au mouvement, étaient implantées à proximité, notamment à Sidi-bel-Abbès¹⁷ ? L'emploi de troupes apparemment sûres pouvait garantir le succès de l'opération, mais le caractère improvisé de celle-ci explique peut-être aussi l'absence de réflexion sur les moyens à engager, dans un contexte où, à Alger, la situation générale restait mal connue. Or les parachutistes, fer de lance du putsch, mais peu nombreux, ne pouvaient suffire à tout.

Guillaume, qui s'est replié d'Oran en direction d'Alger et se trouve bientôt isolé avec un officier d'ordonnance, le lieutenant de vaisseau Jodon de Villeroché, se rend le matin du 26, à la suite de Challe, par solidarité avec lui, même s'il aurait préféré poursuivre la lutte. Il laisse entendre lors de son procès que s'il avait été à Alger à ce moment-là, il aurait certainement suivi Salan dans la clandestinité.

14 « Rapport circonstancié... », *op. cit.*, p. 387.

15 M. Challe, *Notre révolte*, *op. cit.*, p. 65 et p. 207. Sur l'état d'esprit réticent des officiers de l'escadre de la Méditerranée, voir le témoignage de l'amiral Hilarion Philippon, *La Royale et le roi*, Paris, France-Empire, 1982, p. 333-341.

16 Antoine Argoud, *La Décadence, l'imposture et la tragédie*, Paris, Fayard, 1974, p. 268.

17 Henri Azeau, *Révolte militaire. Alger, 22 avril 1961*, Paris, Plon, 1961, p. 159-160.

Mis aux arrêts de forteresse, il passe en jugement devant le tribunal militaire le 17 août suivant. Le procès est au cœur du film de Schoendoerffer, mais à la différence de celui-ci, c'est moins le rappel par Guillaume de la promesse faite par l'amiral Querville de démissionner quelle que soit l'issue des événements, que sa fierté à revendiquer ses actes et son regret de n'avoir pu continuer qui font sensation. Sa fière attitude, justifiée par ses états de service, que consacrent sa rosette d'officier de la Légion d'honneur et sa croix de guerre avec plusieurs citations, et sa comparution en grand uniforme montrent qu'il ne cherche pas à gagner la bienveillance de ses juges¹⁸. En cohérence avec son engagement et ses idées, Guillaume assume non seulement ce qu'il a fait, mais il entend aussi poursuivre la lutte. Il est l'un de ces « jusqu'au-boutistes » pour lesquels, comme le souligne Olivier Dard, « le putsch est une transgression qui doit être poussée jusqu'à son terme »¹⁹.

Collaborateur du général Jouhaud dans l'OAS

Condamné à 4 ans de prison avec sursis, ayant été privé de son grade, Guillaume est exclu de la Marine. Contacté par une assistante du colonel Argoud, il rejoint l'OAS et entre en clandestinité à l'automne de 1961, mais il décline sa proposition de gagner Madrid, car « le problème essentiel est l'Algérie ». Auparavant, il noue pendant deux mois des contacts pour le mouvement dans les ports militaires de métropole, avec quelque succès selon lui, même si les ralliements ne suivent pas. Lorsque Guillaume arrive en Algérie début novembre, le colonel Godard envisage de le garder auprès de lui « pour développer les relations avec la Marine », tandis que le colonel Vaudrey compte sur lui pour reconstituer un état-major. Mais, à sa demande, l'ex-lieutenant de vaisseau, avide d'action, est finalement mis par Salan à la disposition de Jouhaud, qui est alors seul pour superviser le mouvement dans son Oranais natal²⁰. Guillaume est chargé de l'intérieur des terres et des contacts avec Mers el-Kébir, tandis que le commandant Julien Camelin, de la légion, est responsable pour la ville d'Oran. Ces deux officiers, les seuls dans l'entourage de Jouhaud, sont ses adjoints, ses « deux apôtres ». Le général présente Guillaume, son « Amiral », comme « téméraire [...], respirant franchise et loyauté, désirant se lancer dans l'action corps et âme ; son prestige [est] grand en Algérie ». Sa « décontraction » à la fois l'enchanté et l'effraye²¹.

18 Maurice Cottaz, *Les Procès du putsch d'Alger et du complot de Paris*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1962, p. 145-148.

19 Olivier Dard, *Voyage au cœur de l'OAS*, Paris, Perrin, 2005, p. 71.

20 P. Guillaume, *Mon âme à Dieu...*, op. cit., p. 287 ; Édmond Jouhaud, *Ô mon pays perdu. De Bou Sfer à Tulle*, Paris, Fayard, 1969, p. 315-316.

21 *Ibid.*, p. 322-323 et p. 428.

L'organisation de l'OAS dans l'Oranais, où elle ne s'est implantée qu'au début de l'été 1961, diffère sensiblement de celle d'Alger, avec laquelle les relations sont des plus réduites, au moins au début. Ensuite, les contacts personnels « parasitent » souvent ceux prévus entre les branches du mouvement. Dans l'Oranais, en outre, ce sont des civils, jusque là non directement engagés dans l'activisme, notamment autour de la famille Micheletti, qui sont à l'origine de l'OAS, les militaires ne rejoignant l'organisation que quelques mois plus tard. Ce peut être source de tensions, les seconds ayant tendance à considérer les premiers comme une force d'appoint et à vouloir structurer hiérarchiquement le mouvement. Comme à Alger, l'organisation, d'abord verticale, inspirée en partie du fonctionnement du FLN, s'articule autour d'un Comité d'action psychologique (CAP), d'une branche « organisation, renseignement, opérations » (ORO) et d'une « organisation des masses » (OM), même si à Oran, la dénomination militaire en « bureaux » d'état-major est également conservée. Cette armature se double d'une organisation territoriale, spécifique à l'Oranais, en « zones », elles-mêmes subdivisées en « collines » et en « secteurs »²². Il s'agit de mettre en place, selon Jouhaud, une structure « horizontale, verticale et paramilitaire » de l'OAS dans la région, une sorte de maillage s'appuyant sur les villages et les quartiers, les corps et les métiers, les syndicats, l'armée voire le clergé. L'objectif est de provoquer une insurrection générale au printemps.

Guillaume doit trouver des contacts sur place et recruter des volontaires, ce qui s'avère plus difficile que prévu, le bled étant moins acquis à l'OAS que ce qu'il escomptait²³. Il entre en relations avec des fusiliers marins, avec les groupes mobiles de sécurité, souvent formés de pieds-noirs, et avec des éléments civils prêts à s'engager dans les unités territoriales. En revanche, il obtient peu de concours dans la Marine, même si des pilotes de la base aéronavale de Lartigues se disent prêts à agir. Les cadres de l'armée de terre sont approchés à la fois par Camelin et par Guillaume. Celui-ci s'efforce également de constituer des maquis, mais leur formation ne va pas très loin : ils restent des « tiges de papier »²⁴. Pour donner le change à des journalistes américains, Jouhaud demande à Guillaume d'organiser une fausse embuscade et un faux maquis²⁵. S'il ne participe pas directement aux attentats commis, notamment par les commandos Delta, le lieutenant de vaisseau fait néanmoins du repérage d'objectifs. Il donne des conseils pour la destruction d'une péniche de débarquement (LST), la *Laita*, contenant un

22 O. Dard, *Voyage au cœur de l'OAS*, op. cit., p. 77 et p. 94-95 ; Anne-Marie Durantont-Cabrol, *Le Temps de l'OAS*, Bruxelles, Complexe, 1995, p. 75.

23 Georges Fleury, *On l'appelait le « Crabe-Tambour »*. *Le destin du lieutenant de vaisseau Guillaume*, Paris, Perrin, 2006, p. 290 sq.

24 O. Dard, *Voyage au cœur de l'OAS*, op. cit., p. 184.

25 P. Guillaume, *Mon âme à Dieu...*, op. cit., p. 294-295.

émetteur gouvernemental, dont l'explosion fin décembre provoque un tué et un blessé. Il supervise aussi le bombardement, par deux pilotes réservistes pieds-noirs, de l'état-major d'une wilaya réfugié à Oudja, au Maroc, en février 1962. Sur ordre de Jouhaud, il étudie le projet d'enlever l'amiral Barthélémy, qui a succédé à Querville, jugé trop mou : le général veut disposer d'un otage « pour calmer l'activité débordante » du général Katz, commandant du contre-amiral d'Oran à partir de février 1962, et adversaire déterminé de l'OAS. Par cette opération, Jouhaud espère également – de manière illusoire – « retarder le retrait des troupes vers la métropole »²⁶.

L'arrestation de Guillaume, le 24 mars à Tlemcen, puis celles de Jouhaud et de Camelin le lendemain décapitent l'OAS oranaise. Toutefois, il faut près de 72 heures pour que l'identité de l'officier de marine soit découverte – ce qui explique peut-être pourquoi le général Katz situe son arrestation quelques jours plus tard. Quant à l'insurrection prévue, elle tourne court. Jugé en juillet suivant devant la cour de sûreté de l'État, Guillaume écope de huit ans de prison, avant de bénéficier d'une réduction de peine et d'être libéré en 1966, puis amnistié. Il est également exclu de l'ordre de la Légion d'honneur, mais il y est réintégré en 1970. En définitive, sans être négligeable, son rôle dans les événements de 1961-1962 n'apparaît cependant pas central, même s'il a été réel et connu sur le moment. Il s'agit donc de le mettre en perspective.

LE SENS D'UN ENGAGEMENT

Les motifs du passage à l'acte

La participation de Guillaume au putsch puis son engagement dans l'OAS relèvent d'une combinaison de facteurs. Sans surestimer l'influence de l'entourage familial, il convient néanmoins de souligner l'importance de cet héritage. Le père de Pierre, un officier sorti major de Saint-Cyr, a été aide de camp de Lyautey, avant de quitter l'armée après la Grande Guerre et de faire du journalisme politique. Il a alors été secrétaire général de *L'Intransigeant*, directeur du *Petit Journal* jusqu'en 1937, fondateur des revues *Vendémiaire* (février 1934) – proche des « non-conformistes des années trente » – et *Choc* (novembre 1935), un hebdomadaire « national ». Rappelé en 1939, promu général, il s'occupe des soldats nord-africains restés en métropole sous Vichy, mais son soutien à l'État français lui vaut plusieurs semaines de prison à la Libération²⁷. Il décède subitement lors des cérémonies du retour des cendres de

²⁶ É. Jouhaud, *Ô mon pays perdu*, op. cit., p. 426.

²⁷ M. Prevost, Roman d'Amat, H. Tribout de Morembert (dir.), *Dictionnaire de biographie française*, Paris, Letouzey et Ané, 1989, t. 17, col. 166.

Lyautey à Paris, un mois après l'arrestation de son fils. L'épouse de Guillaume, Mariel, est une nièce par alliance de Georges Bidault, fondateur en 1962 d'un Conseil national de la Résistance qui milite pour l'Algérie française. Sa famille se caractérise donc par un attachement au rôle colonial de la France et de l'armée, et par son anti-gaullisme. La mort de son frère en Algérie a sans doute renforcé la détermination de Guillaume à conserver ce pays à la France et à ne pas laisser vains les sacrifices consentis.

L'officier de marine a par ailleurs une âme d'aventurier et un caractère impulsif qui l'amènent à prendre parfois des initiatives sinon irréfléchies, du moins originales. Pour l'adjoint de Querville, le contre-amiral Cornuault, qui, en critiquant Guillaume, cherche sans doute aussi à se démarquer des putschistes dont il partageait certaines idées, il est « un officier de valeur, mais très exalté, capable aussi bien de faire des choses remarquables que de grosses sottises »²⁸. Partout où il a servi, le lieutenant de vaisseau a fait preuve de non conformisme dans sa manière de commander, plus proche de celle d'un chef de bande que de celle d'un officier de marine. Il n'est pas éloigné, de ce point de vue, de ce profil de soldat révélé par la guerre d'Indochine et dont les liens l'unissant à ses hommes rappellent les « solidarités » des « membres d'une confrérie », voire des « fidélités [...] de caractère presque féodal », comme l'a observé Raoul Girardet²⁹. Le retour de Guillaume d'Extrême-Orient en solitaire sur une jonque, qui s'est terminé par une semi-captivité au Yémen, témoigne aussi de son esprit d'aventure. Le putsch et l'OAS représentent alors sans doute pour lui une forme d'épopée politique dans laquelle il se lance avec son impétuosité habituelle.

Pierre Guillaume partage avec de nombreux officiers putschistes de l'armée une solide expérience indochinoise. Il effectue en effet trois séjours en Extrême-Orient : le premier, au début de 1946, se déroule dans le cadre d'un stage imposé par l'École navale ; les deux autres, pour lesquels il se porte volontaire, se déroulent, l'un, à l'issue de sa scolarité, de la fin de 1948 à la fin de 1950, puis le dernier, du printemps 1954 à celui de 1956, où il termine à l'état-major de la jeune Marine khmère. Après avoir servi sur un aviso, Pierre Guillaume commande en Cochinchine une petite flottille amphibie qui mène des patrouilles fluviales et appuie les troupes terrestres, une expérience militaire et humaine exaltante pour le jeune officier. Il partage ainsi la vie et les préoccupations des soldats coloniaux dans cette guerre impopulaire en France. Durant son dernier séjour, il participe, sous le commandement de Querville, à l'évacuation de milliers de

²⁸ Contre-amiral Jean Cornuault, *Souvenirs d'un officier de marine de 1926 à 1963 d'avant-guerre et de guerres. 1939-1945. Indochine 1950-1951. Algérie 1961, le putsch d'avril*, Paris, L'Harmattan, 2004, p. 330.

²⁹ Raoul Girardet, *La Société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1998, p. 280-281.

catholiques du Tonkin fuyant le régime communiste, qu'il fait regrouper puis embarquer sur son bâtiment. Hostile aux accords de Genève, n'acceptant pas la défaite, il a le sentiment que la France abandonne une partie des populations du Viet Nam qui lui étaient pourtant favorables. Son anti-communisme en sort renforcé. Son amertume – peut-être relue à l'aune des événements ultérieurs, qu'elle contribue à justifier *a posteriori* – se rapproche de celle d'un Saint-Marc qui a dû, sur ordre, laisser à leur sort ses partisans sur la frontière de Chine en 1950. Cela peut expliquer pourquoi, « parmi les hommes du 22 avril », les journalistes Jean Planchais et Jacques Fauvet notent Guillaume comme l'« un des plus amers et des plus désespérés »³⁰. La suite de son engagement en faveur de l'Algérie française après le putsch procède de ce même ressentiment. Comme le souligne d'ailleurs Anne-Marie Duranton-Cabrol, « l'adhésion à l'OAS révèle des meurtrissures profondes »³¹, au-delà des convictions politiques.

208

Pierre Guillaume découvre la guerre d'Algérie non comme marin, mais comme chef du commando parachutiste créé et dirigé par son frère Jean-Marie jusqu'à sa mort au combat en 1957. Des soldats de cette unité le sollicitent alors pour qu'il prenne la place du défunt. Le général Salan insiste ensuite auprès de la Marine pour qu'elle accepte de mettre l'officier à la disposition de l'armée de terre, à laquelle appartient le commando. Après une formation parachutiste, Guillaume commande l'unité de juillet 1957 à mars 1958, jusqu'à ce que soit mis un terme à son détachement. Cette expérience, qui compte beaucoup dans sa carrière, contribue aussi à sa renommée et à son prestige dans toute l'armée. L'officier partage ainsi la vie des unités opérationnelles dans le djebel, en Ouarsenis, alors que beaucoup de marins, à l'exception des pilotes de l'aéronavale ou des fusiliers marins, ont rarement une connaissance directe, voire intime du conflit. Il s'initie aux méthodes de la guerre anti-subversive, dont la théorisation « aboutit à une prise de position idéologique » qui n'est pas sans influencer les futurs putschistes³². Sans doute Pierre Guillaume devient-il alors plus sensible aux enjeux de la présence française en Afrique du Nord et aux engagements pris par l'armée envers des Algériens, d'autant que son commando compte quelques harkis. Au représentant du procureur général militaire, après le putsch, il évoque d'ailleurs « toutes les promesses et les serments prononcés devant une population tant européenne que musulmane, qui nous faisait confiance ». Aussi dénonce-t-il la « trahison » du gouvernement à son égard³³. Cette rhétorique est commune à maints officiers de parachutistes

30 Jean Planchais et Jacques Fauvet, *La Fronde des généraux*, Paris, Arthaud, 1961, p. 114.

31 A.M. Duranton-Cabrol, *Le Temps de l'OAS*, *op. cit.*, p. 66.

32 M. Vaïsse, *Comment de Gaulle fit échouer le putsch Alger*, *op. cit.*, p. 92.

33 Cité par G. Fleury, *On l'appelait le « Crabe-Tambour »*, *op. cit.*, p. 269 ; sur le « syndrome de la trahison », voir O. Dard, *Voyage au cœur de l'OAS*, *op. cit.*, p. 74.

ou de la légion étrangère, qui fournissent les principales troupes du putsch. En rejoignant l'insurrection, Guillaume manifeste une attitude plus proche de celle de ces soldats professionnels de l'armée de terre qu'il avait côtoyés que de celle des marins.

De 1958 à février 1960, il sert en mer, mais il revient en Algérie juste après la semaine des barricades, avec une affectation à l'État-major interarmées du commandant en chef en Algérie. Guillaume ne souhaitait cependant pas revenir en Afrique du Nord, en particulier à un tel poste loin de la mer et de l'action, parce qu'il craignait que le conflit s'achève de la même manière que l'Indochine. C'est, semble-t-il, le chef d'État-major de la Marine en personne, l'amiral Nomy, qui l'a convaincu d'accepter cette affectation en lui assurant que la France n'abandonnerait pas l'AFN³⁴. En tout cas, son nouveau poste constitue un observatoire privilégié qui lui procure une vue d'ensemble des opérations de pacification et des évolutions politiques. Or Guillaume, comme de nombreux officiers, est hostile à celles-ci, songeant à démissionner, critiquant les négociations de Melun de juin 1960, désapprouvant la trêve unilatérale décrétée le 10 avril 1961, et dénonçant la voie de la décolonisation choisie par le gouvernement. Mais il ne milite ni dans l'OAS naissante, ni dans aucun groupe activiste, et il ne fréquente pas les acteurs du complot. Lors du putsch, il ne se trouve pas dans un milieu « marine », dont il est en partie éloigné par les préoccupations, la conception du conflit, voire l'état d'esprit. Un officier embarqué aurait perçu différemment les événements, du fait de son relatif isolement par rapport au théâtre d'opérations et de sa manière de combattre, tandis que sa liberté d'action eût été plus limitée, sauf peut-être s'il avait été pacha. Il est en effet plus difficile de prendre position à bord d'un bâtiment, au risque de diviser l'équipage et de rendre en conséquence sa manœuvre impossible.

L'influence et le rayonnement personnels des meneurs sont à prendre en compte dans la mobilisation des officiers. Pendant quelques mois, Guillaume a servi sous les ordres de Challe, qu'il respecte et apprécie. Le fait que ce soit lui qui mène le putsch inspire son ralliement, comme il suscite l'adhésion du commandant de Saint-Marc. Toutefois, Guillaume préfère Salan, plus radical dans ses intentions et qui rejoint les conjurés le 23 avril – alors que Saint-Marc se méfiait davantage de l'homme du 13 mai. Dans ses *Mémoires*, le lieutenant de vaisseau affirme avoir attendu un sabre et avoir été prêt à se rallier à n'importe quel général déterminé à se rebeller, même s'il savait quasi nulles ses chances de réussite.

34 Témoignage de Mme Guillaume, Vincennes, 8 janvier 2010.

Quelle image Guillaume laisse-t-il dans la Marine : celle d'un aventurier ou celle d'un héros ? À première vue, son engagement semble ne pas avoir été bien perçu, puisqu'il n'a pas ou n'a que très peu été suivi : il n'obtient presque aucun ralliement d'officiers, même si quelques-uns affirment discrètement leurs sympathies à l'égard des putschistes. Toutefois, l'un des principaux obstacles auquel se heurte Guillaume tient moins à la cause qu'il défend qu'à son statut. Il est patent que son grade subalterne le place en position d'infériorité dans ses négociations avec l'amiral Querville ou avec le capitaine de vaisseau Pacaud. C'est peut-être aussi l'une des raisons pour lesquelles il propose de s'adresser, non au sommet, mais aux échelons inférieurs de la hiérarchie. Il affirme d'ailleurs que c'est un « capitaine de vaisseau qu'il faudrait à sa place, et non un lieutenant de vaisseau auprès du général Challe »³⁵. Mais son intransigeance ne facilite pas non plus les ralliements.

210

Dans les semaines suivant le putsch, l'engagement de Guillaume commence à être mieux connu, notamment grâce à la presse. Son rapport circonstancié est diffusé à plusieurs milliers d'exemplaires, sous la forme d'un tract, véritable manifeste en faveur de l'Algérie française³⁶. On en retient la proclamation finale, qui est presque un acte de foi : « Au-delà de l'intégrité du territoire national et de la part de l'Algérie française, c'est l'âme du pays qui se détruit lentement. Nous avons provisoirement échoué et cela seul, je le regrette ». À partir de ce moment, le prestige de son auteur semble grandir auprès de nombreux officiers de marine, comme dans le reste de l'armée, même s'il est difficile d'en évaluer l'écho véritable. Son procès, le 17 août, lui donne ensuite une tribune et révèle son aura. Dans *Le Monde*, Michel Legris dépeint l'officier comme « sûr de soi jusqu'aux limites de l'insolence, mais toujours courtois, affirmant sa foi et sa conviction, mais ne cherchant ni à la justifier, ni à la transmettre »³⁷. Quelques semaines plus tôt, l'amiral Cabanier, alors chef d'État-major général de la Marine, avait pourtant fait conseiller à Guillaume d'être modéré dans ses propos, voulant protéger un tant soit peu celui qui avait été sous ses ordres sur la *Jeanne d'Arc* en 1949, puis dans l'escadre de la Méditerranée deux ans auparavant³⁸. C'est dire si Guillaume bénéficie d'une appréciation favorable au plus haut sommet de sa hiérarchie. En outre, 85 camarades de sa promotion de l'École navale souhaitent témoigner en sa faveur lors de son procès de 1961³⁹.

35 « Rapport circonstancié... », *op. cit.*, p. 385.

36 G. Fleury, *On l'appelait le « Crabe-Tambour »*, *op. cit.*, p. 272.

37 « Compte rendu d'audience », *Le Monde*, 19 août 1961.

38 Témoignage de Mme Guillaume, Vincennes, 8 janvier 2010.

39 *Ibid.*

De nombreuses lettres sont adressées en ce sens au président du tribunal par des officiers de marine au passé militaire glorieux, tel le lieutenant de vaisseau Bernard Klotz, fort de son prestige de pilote de l'aéronavale à Dien Bien Phu. C'est non seulement la personnalité de Guillaume qui est estimée, mais aussi son action. Selon le lieutenant de vaisseau Beaurepaire de Louvagny, « sa conviction que l'Algérie pouvait et devait rester française », il la partageait « avec bien des officiers de marine, mais elle est restée pour [eux] un sentiment »⁴⁰. Quant au lieutenant de vaisseau Floris, le seul de sa promotion de Navale à venir finalement témoigner au procès, il affirme devant les juges : Guillaume « jouit de l'estime de ses camarades. Nous avons tous approuvé son action »⁴¹.

On lui sait gré d'avoir voulu préserver une certaine conception de l'honneur, fondée sur la parole donnée et sur le refus d'abandonner la lutte. Son action est-elle mieux appréciée des plus jeunes, plus proches de lui par l'âge et en partie par l'expérience ? Après son procès, Guillaume devient une sorte de héraut et de symbole militaires de l'opposition à la politique algérienne du général de Gaulle. Pourtant, il continue à ne pas faire beaucoup d'émules dans la marine. Au cours des mois suivants, une poignée d'officiers seulement, de grades intermédiaires, rejoignent comme lui l'OAS, tels les capitaine de corvette Paoli et Piquet, les lieutenant de vaisseau Anus, Cucherat et Desmoulin⁴². L'apparente passivité des marins peut s'expliquer par des motifs d'ordre politique, stratégique et circonstanciel : le souvenir des compromissions avec Vichy, la forte intégration d'une partie de la flotte au sein de l'OTAN qui lui fait envisager d'autres priorités, une perception plus lointaine des événements d'Algérie dans lesquels la marine est moins impliquée que l'aviation et l'armée de terre sont autant de raisons de cette inertie. Toutefois, il semble aussi qu'une partie des officiers n'osant pas franchir le Rubicon pour des motifs personnels, malgré leur hostilité à l'indépendance de l'Algérie, considèrent Guillaume comme agissant en leur nom, en quelque sorte par procuration. À terme, les excès de l'OAS contribuent à faire jeter l'opprobre sur elle, tandis que l'arrestation des principaux chefs du mouvement affaiblit son influence. Il n'empêche que, lors du second procès, celui devant la cour de sûreté de l'État, l'amiral Ortoli, ancien des FNFL et ancien commandant en chef des forces maritimes en Extrême-Orient, quoique témoin à charge, déclare son « estime » pour Guillaume, qu'il a eu sous ses ordres en Indochine. Cette déclaration lui vaut d'être prématurément mis à la retraite du conseil d'État, où il était en fonction depuis 1959⁴³.

40 Lettre du lieutenant de vaisseau de Louvagny au président du tribunal militaire, 12 août 1961, citée par G. Fleury, *On l'appela le « Crabe-Tambour »*, *op. cit.*, p. 270.

41 « Compte rendu d'audience », *Le Monde*, 19 août 1961.

42 É. Jouhaud, *Ô mon pays perdu*, *op. cit.*, p. 418.

43 P. Guillaume, *Mon âme à Dieu...*, *op. cit.*, p. 318.

Guillaume n'est pas oublié par la suite. Une répartition du roman de Schoendoerffer évoque sa popularité à l'École navale au milieu des années 1960. Plus encore, en mettant à disposition du réalisateur un escorteur d'escadre, le *Jauréguiberry*, la Marine nationale soutient officiellement le tournage du *Crabe Tambour*, alors que le script est davantage centré sur le putsch et ses conséquences que le roman. À la fin de la projection du film en avant-première, devant les autorités de la Marine, les officiers invités scandent le nom de Guillaume⁴⁴. Ces indices témoignent de la renommée que le personnage et son engagement politique, même romancés, rencontrent encore dans l'institution plus de quinze ans après les faits.

212

Le lieutenant de vaisseau Guillaume est resté solitaire dans ses engagements lors du putsch puis de l'OAS. Si son action a pu lui valoir la sympathie d'une part probablement non négligeable d'officiers de marine, très peu ont agi comme lui, alors que la proportion des putschistes avérés était plus élevée dans les armées de terre et de l'air. La modicité du grade de Guillaume, l'originalité de son expérience militaire, sa radicalité politique, son esprit aventurier ont sans doute alimenté en même temps sa marginalité, tandis que les chefs de la flotte, nombreux à être issus des Forces navales françaises libres, faisaient le choix du loyalisme – d'où le surnom de « *loyal navy* » parfois donné à la flotte. Pourtant, la publicité donnée au geste de Guillaume, en particulier à l'occasion du procès d'août 1961, contribue à faire de lui, sinon un modèle, du moins une figure emblématique pour nombre de marins. S'il n'est pas représentatif de ces officiers, il apparaît cependant un peu comme leur représentant et comme le porteur de leurs idées, de leurs doutes et de leurs refus. Une partie des cadres de la Marine a pu éprouver une sorte de catharsis devant les engagements de Guillaume, qui avait osé ce qu'ils approuvaient sans pouvoir ou vouloir le faire. L'écho ultérieur du film *Le Crabe Tambour*, notamment auprès de ces derniers, corrobore sans nul doute une telle impression. Aussi cette œuvre cinématographique apparaît-elle également comme une pièce, certes tardive, du dossier de la Marine face aux événements de 1961-1962.

44 Témoignage rapporté par M^{me} Guillaume, Vincennes, 8 janvier 2010.

CONCLUSION : UNE SPÉCIFICITÉ FRANÇAISE VUE DE GRANDE-BRETAGNE

Nicholas A. M. Rodger
All Souls College, Oxford

Quiconque est familier de la France et de son histoire aux XIX^e et XX^e siècles y a senti planer l'ombre de la Révolution. Ayant en son temps divisé la France, ce cataclysme n'a cessé depuis lors de diviser les Français : aux défis sociaux et politiques de toute sorte, ils se sentent tenus d'apporter des réponses renvoyant implicitement ou explicitement aux failles profondes qui continuent à cliver la société française. Aucune institution publique n'est indemne de ces divisions sous-jacentes, à commencer par les institutions étatiques. Au cours des deux derniers siècles, on a vu bien des tentatives de renversement des gouvernements français, dont beaucoup ont réussi ; les plus récentes ont été évoquées durant ce colloque et restent très présentes dans la mémoire des vivants. Qu'ils soient monarchiques ou républicains, les régimes successifs ont eu de bonnes raisons de se soucier de la loyauté de leurs serviteurs, en particulier des militaires, et parfois même d'en douter.

Pendant toute cette période, la Marine a eu la réputation d'incliner vers la droite de l'échiquier politique et d'être plus ou moins en délicatesse avec la République. Politiquement et géographiquement marginale, surtout sous les gouvernements républicains, elle a eu tendance à se percevoir comme une force d'opposition aux élites parisiennes, sinon comme un gouvernement en exil. Dans l'entre-deux-guerres, comme d'ailleurs la Marine allemande, elle a cultivé une posture « apolitique » qui traduisait en réalité son rejet de toute forme de parlementarisme. Elle se voyait comme le reflet sans tache de la nation idéale, campée en dehors et au dessus d'un système politique faible et corrompu. En vertu de sa discipline militaire et de sa parfaite unité interne, elle incarnait un ordre naturellement monarchique. Aussi la majorité de ses officiers embrassèrent-ils avec enthousiasme les valeurs quasi-royalistes et catholiques de la « Révolution nationale » lancée par le maréchal Pétain, la minorité qui suivit de Gaulle elle-même tendant à partager des conceptions sociales et politiques analogues. Jusqu'à la tentative de coup d'État de 1961 au moins, les ministres de la Marine se méfièrent à bon droit de la loyauté de ses chefs. Presque toujours,

ces crises furent surmontées – ou plutôt ne le furent pas – par un déni ou un refoulement des clivages politiques ainsi révélés, non par leur traitement frontal. Il faut remonter à 1792 pour voir une révolution politique déboucher sur une épuration des officiers de marine ; par la suite, au contraire, chaque nouveau régime a reconduit dans leurs fonctions les officiers du régime précédent sans questionner sérieusement leur loyauté. Naturelle et peut-être inévitable à court terme, une telle politique de l'autruche n'en a pas moins nourri la défiance entre la Marine et les autorités dont elle dépendait, perpétuant ainsi les clivages au sein même de l'État. Toujours présents mais jamais avoués, ces fantômes, faute d'avoir été exorcisés, ont hanté l'histoire de la Marine française jusqu'à nos jours.

214

L'Angleterre, elle aussi, eut sa révolution républicaine en 1648, et la Marine y joua un rôle considérable. Essentiellement impulsée par l'armée, cette révolution dégénéra vite en un régime militaire agressif, porté à résoudre les problèmes intérieurs par l'expansion extérieure. Mais au delà de ce parallèle, les trajectoires de l'Angleterre et de la France ont divergé. Le Protectorat de Cromwell est mort de n'avoir su créer un régime stable et la monarchie a été restaurée pacifiquement, sans intervention extérieure. Déployant un talent remarquable, les derniers Stuarts ont réussi à réconcilier les officiers royalistes et républicains. La Marine, qui prit part aux deuxième et troisième guerres anglo-hollandaises, présentait bien des faiblesses, mais elle ne souffrait pas de clivages politiques internes. Même quand Jacques II d'Angleterre & VII d'Écosse fut contraint à l'exil, la Marine, à laquelle il avait pourtant prodigué tant de soins, resta pour l'essentiel unie sous la bannière de la nation, non sous celle du roi. Une raison capitale doit en être cherchée dans le fait que Jacques II s'était converti au catholicisme : or, depuis un siècle, la religion avait remplacé le sentiment national comme ciment le plus puissant de l'unité politique. Il ne faut jamais oublier en effet que le Royaume-Uni n'est pas un État monolithique, mais une « monarchie de monarchies » associant les *Three Kingdoms* d'Angleterre, d'Irlande, d'Écosse, et la principauté de Galles, dont les patriotismes représentent autant de forces centrifuges. Dans ces conditions, c'est le protestantisme, plus que la loyauté à la dynastie en place, qui assure la cohésion de l'ensemble. En outre, depuis les Tudors, les Anglais avaient épousé un mythe national dans lequel la guerre navale était l'expression achevée de la nation en armes. L'armée de terre était considérée comme une matrice de tyrannie vu la dangereuse puissance qu'elle pouvait représenter entre les mains des rois et des généraux. Préservant la liberté politique, défendant la vraie religion et enrichissant la nation, la Marine était au contraire l'instrument par excellence de son indépendance. Bien loin de camper aux marges de l'*establishment* politique, elle trônait au cœur de l'identité britannique. Il s'agissait bien sûr d'une Marine mythique ne coïncidant pas

exactement avec la flotte réelle, mais du moins ce mythe assura-t-il à la Royal Navy une place centrale dans la conscience nationale tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles, comme pendant une bonne partie du XX^e siècle.

Sans doute est-ce seulement au cours des dernières années qu'un tel mythe s'est estompé, en liaison avec le déclin du protestantisme, ce ciment essentiel de l'identité britannique et de l'identité navale. L'observateur de la scène politique britannique contemporaine peut se demander si la monarchie seule, sans le soutien de la religion, reste un centre de gravité suffisamment attractif pour maintenir l'Angleterre, l'Écosse, le pays de Galles et l'Irlande du Nord dans la même orbite. C'est là une question politique importante et délicate, mais qui ne divise pas la société aussi profondément que la France reste divisée par la République et ce qu'elle signifie. Au contraire, tout le monde s'accorde sur le fait qu'en temps de guerre, ou dans un contexte militaire, on voit surgir un authentique patriotisme britannique. Les forces armées et la Couronne incarnent en effet l'unité supranationale des Britanniques ; cette unité suscite une loyauté dont l'État en tant que tel n'a jamais vraiment bénéficié¹. La remarque vaut particulièrement pour la Royal Navy et la Royal Air Force en vertu de leur structure unifiée, alors que l'armée de terre est en partie composée de régiments levés dans des comtés et régions distinctes, et par conséquent identifiés comme anglais, écossais, gallois ou irlandais. Il est significatif à cet égard que l'appellation officielle des deux premières comporte des majuscules, « Royal Navy » et « Royal Air Force », tandis qu'il n'y a pas de « Royal Army » britannique pour menacer la liberté des sujets : ce sont les divers régiments et corps, auxquels appartiennent officiers et soldats, qui prennent des majuscules. Le fait que la Marine soit royale et non nationale, britannique et non anglaise, est une composante essentielle de son statut politique.

De plus, la « monarchie de monarchies » britannique a depuis longtemps dépassé son moment révolutionnaire. L'affirmation du gouvernement parlementaire, celle de la démocratie de masse se sont accomplies entièrement sous l'autorité de la Couronne. L'idée de monarchie constitutionnelle concilie étroitement liberté politique et monarchie : dans l'imaginaire politique britannique, ce sont les républiques qui symbolisent le despotisme ; à l'inverse, c'est pour être royale que la Marine, par extension, est aussi démocratique. Il n'est pas concevable qu'elle manque de loyauté au gouvernement constitutionnel, pas davantage du reste que les autres armées. En plus de deux siècles, on n'observe qu'un épisode, la soi-disant « Mutinerie de Curragh », en 1914, dans lequel des officiers britanniques de régiments stationnés en Irlande ont exprimé leur intention de s'opposer à un

1 On notera à ce propos que le *God Save the Queen* n'est pas hymne national – le pays de Galles ayant son propre hymne national – mais hymne royal.

projet gouvernemental – en l’occurrence l’octroi du *Home Rule*, ou autonomie interne, à l’Irlande. Comme ledit projet fut abandonné lorsqu’éclata la première guerre mondiale, nul ne sait si ces menaces auraient débouché sur une action concrète. Il est certain en tout cas qu’aucune des armées, et surtout pas la Marine, n’affiche d’opinions partisans dans la Grande-Bretagne contemporaine. On est fondé à croire que les officiers de marine inclinent vers le conservatisme en matière sociale et que leur allégeance politique va aux Conservateurs, mais ce sont là opinions privées, sans conséquence politique.

216

L’histoire de la Marine française l’a très résolument placée aux avant-postes d’un des deux camps entre lesquels la société française s’est divisée depuis la Révolution, et qui ne semblent toujours pas près de s’effacer. Quelles que soient aujourd’hui les opinions personnelles de ses officiers, elle ne peut faire autrement que de porter le fardeau de son histoire et de l’histoire de France. Aussi longtemps qu’une révolution contre la V^e République sera concevable – une hypothèse souvent débattue dans la presse et évoquée par la rue ces dernières années –, on ne pourra guère envisager que les choix politiques de la Marine française cessent d’interpeller historiens et politiciens. La Grande-Bretagne connaît elle aussi des débats houleux, mais on n’y observe pas, sous la surface du champ politique, de failles sociétales aussi profondes qu’en France. Les forces armées en général et la Marine en particulier restent au dessus des divisions nationales, incarnant une identité britannique supranationale. De surcroît, elles sont intimement perçues comme indissociables à la fois de la monarchie et de la liberté politique. Il est inenvisageable que la Marine puisse menacer la liberté politique ou participer à un putsch, inenvisageable même qu’on puisse l’en suspecter. L’histoire navale britannique récente offre certes matière à bien des controverses, mais on peut difficilement imaginer que quiconque propose un colloque sur l’attitude politique de la Royal Navy au xx^e siècle : à supposer d’ailleurs qu’un tel colloque ait lieu, on ne voit pas trop de quoi ses participants pourraient bien parler.

Traduit de l’anglais par Martin Motte

SECONDE PARTIE

La révolution militaire navale
au XVII^e siècle

PRÉSENTATION DE LA TABLE RONDE SUR LA RÉVOLUTION NAVALE

Jean-Pierre Poussou

Dans le cadre du XXXVI^e Congrès international des sciences historiques, qui s'est tenu à Amsterdam du 29 août au 3 septembre 2010, avait été organisée, par la Commission internationale d'histoire militaire, une table ronde intitulée : « La révolution militaire maritime : tendances et développements de l'historiographie maritime de l'époque moderne ». Présidée et présentée par Jaap Bruijn, professeur émérite d'histoire maritime à l'université de Leyde¹, elle réunissait John Guilmartin, professeur d'histoire à Ohio State University², Nicholas Rodger, *senior research fellow* à All Souls College d'Oxford³, Gijs Rommelse, chercheur au Netherlands Institute of Military History de La Haye⁴, et Michel Vergé-Franceschi, professeur d'histoire moderne à l'université de Tours⁵. Grâce à Michel Vergé-Franceschi, qui nous l'a proposé, et à Gijs Rommelse, qui nous a permis de réunir leurs textes, nous avons le privilège de publier en français, avant leur édition en anglais, les contributions qu'ils ont ensuite mises au point et nous les en remercions vivement.

- 1 Il est, notamment, l'auteur d'un ouvrage intitulé *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia (S. C.), University of South Carolina Press, 1993.
- 2 John Guilmartin est l'un des historiens les plus connus et les plus réputés en histoire maritime. Retenons, en particulier : *Gunpowder and Galleys : Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, 1^{re} éd. Cambridge, Cambridge University Press, 1974, nouv. éd., United States Naval Institute, 2003.
- 3 Nicholas Rodger est aujourd'hui le spécialiste britannique le plus réputé en histoire maritime. Il mène avec brio et bonheur une histoire navale de la Grande-Bretagne dont les deux premiers tomes sont déjà devenus des ouvrages de référence : *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain*, t. I., 660-1649, London, W. W. Norton, 1997 ; *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain*, t. II, 1649-1815, London, Penguin, 2004.
- 4 Nous lui devons, notamment, *The Second Anglo-Dutch War (1665-1667)*. *International raison d'État, mercantilism and maritime strife*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2006.
- 5 Parmi ses très nombreuses publications dans ce domaine, retenons le *Dictionnaire d'Histoire maritime*, qu'il a dirigé, et pour lequel il a rédigé de nombreuses notices, paru dans la collection Bouquins, Paris, Robert Laffont, 2002, 2 vol.

J'ai déjà présenté leurs textes dans l'Éditorial, placé en tête du présent numéro. Je voudrais simplement rappeler ici qu'ils s'inscrivent dans une problématique née de la lecture de la leçon inaugurale faite en 1955 par Michaël Roberts à Queen's University, de Belfast, dans laquelle celui-ci affirmait l'existence, à l'époque moderne, d'une « révolution militaire », prise de position⁶ relancée ensuite par Geoffrey Parker dans un article critique célèbre de 1976, et refondée par le même G. Parker dans un ouvrage de 1988⁷, traduit en français en 1993⁸. John Guilmartin et surtout Nicholas Rodger font le point sur les développements historiographiques et les discussions, voire les polémiques, qui en sont issues : on se reportera pour cela à leurs textes⁹. Les historiens français s'en sont pendant longtemps tenu à l'écart¹⁰, notamment parce qu'à l'exemple de Jean Bérenger et de Jean Chagniot, les doutes étaient nombreux parmi eux. Pourtant, dès 1998, un colloque dirigé par Jean Bérenger abordait le problème¹¹, et, sans que les discussions en soient closes, la « révolution militaire » a depuis fait partie de notre horizon historiographique, même si les travaux placés sous son enseigne ont été de fait peu nombreux.

Un débat annexe – mais en rien secondaire – s'est greffé sur le premier : y-a-t-il eu une révolution militaire navale, question qui n'avait pas été posée au début ? C'est à celle-ci que répondent les quatre interventions que nous publions. Nos lecteurs verront que les quatre auteurs précités, avec des nuances et des particularités, répondent d'une manière positive à ces questions. L'intérêt historiographique de leurs contributions, la qualité de leurs textes apporteront beaucoup aux lecteurs de langue française, notre historiographie étant effectivement passée à côté de la « révolution navale »

6 M. Roberts, *The Military Revolution*, London, M. Boyd, 1956 ; il en a publié une version, en partie revue, en 1976 dans ses *Essays in Swedish History*.

7 *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

8 *La Révolution militaire. La guerre et l'essor de l'Occident 1500-1800*, Paris, Gallimard, 1993.

9 On peut consulter une brève mais intéressante mise au point de Laurent Henninger, « La 'révolution militaire'. Quelques éléments historiographiques », *Mots. Les langages de la politique*, n° 73, 2003, p. 87-94.

10 Il n'y a aucun développement de ce type dans Philippe Contamine (dir.), *Des origines à 1715*, t. I de André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, Paris, PUF, 1992, ni non plus dans Lucien Bély, Jean Bérenger et André Corvisier, *Guerre et Paix dans l'Europe du XVII^e siècle*, Paris, SEDES, 1991.

11 Jean Bérenger (dir.), *La Révolution militaire en Europe (XV^e- XVIII^e siècles)*, Paris, Economica, 1998. - Voir en particulier, dans cet ouvrage, le texte de Jean Chagniot : « Critique du concept de révolution militaire », p. 23-29.

dans l'Europe des Temps modernes¹², de même qu'elle a été très longue à intégrer le débat de la « révolution militaire ». Nul doute qu'à cet égard la publication de cette table ronde sera extrêmement précieuse.

12 Ce qui ne veut pas dire que les historiens français ont méconnu les changements, tel Jean Meyer dans son étude « L'évolution de la guerre marine et de son matériel (1650-1815) », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes XVII^e - XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, p. 139-146, ou moi-même dans *Les îles Britanniques, les Provinces-Unies, la guerre et la paix au XVII^e siècle*, Paris, Economica, 1991, p. 196-202. Mais l'emploi du concept et plus encore son utilisation n'étaient absolument pas présents. Dans le *Dictionnaire d'Histoire maritime*, cité note 5, il n'y a d'ailleurs aucune entrée « révolution militaire » ou « révolution navale ».

Il y a là un paradoxe parce que dans son développement sur la marine française aux XVI^e et XVII^e siècles, paru dans le tome I de *l'Histoire militaire de la France*, Jean Meyer insiste pourtant sur le fait que « des années 1580 à 1680 intervient une profonde révolution technologique, qui n'a d'équivalent que celle de la trilogie vapeur/machine à vapeur/coque en fer des années 1843-1900, ou encore celle des sous-marins nucléaires du XX^e siècle », p. 486 et p. 489-493. On tempérera ce point de vue en notant que, dans son texte publié ci-après, Nicholas Rodger souligne, dans sa note 10, que Jan Gleete, également grand spécialiste d'histoire navale et maritime, n'a pas non plus employé l'expression de « révolution militaire » dans ses ouvrages de 1993 et 2002.

LA RÉVOLUTION MILITAIRE DANS LA GUERRE SUR MER
AU DÉBUT DE L'ÉPOQUE MODERNE :
ORIGINES TECHNOLOGIQUES, RÉSULTATS
OPÉRATIONNELS ET CONSÉQUENCES STRATÉGIQUES¹

John F. Guilmartin

Il y a maintenant plus d'un siècle que Charles Oman a qualifié les développements qui rendirent les armées des Habsbourg d'Espagne et d'Autriche capables d'arrêter l'avancée des Turcs ottomans vers l'Ouest, entre 1529 et 1532, de révolution militaire du XVI^e siècle². L'expression fut réintroduite dans le vocabulaire historique en 1956 dans la conférence inaugurale que Michaël Roberts donna à Belfast, à Queen'University : « The Military Revolution 1560-1660 »³ ; à partir de là, elle fut généralement employée dans des ouvrages historiques généraux. Mais le débat proprement dit, quant à l'existence ou non d'une révolution militaire en Europe au début de l'époque moderne, fut lancé par Geoffrey Parker, d'abord à titre d'essai dans son article « The Military Revolution 1560-1660. A Myth ? »⁴, puis d'une manière retentissante, en 1988, dans *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West 1500-1800*⁵. Ce débat ne s'est éteint que récemment par suite d'un accord tacite entre ceux qui croient à cette révolution militaire et ceux qui n'y croient pas.

Ceci étant posé, il reste que l'utilisation du concept d'une révolution militaire comme un système explicatif pour clarifier notre connaissance d'une série de développements qui ont profondément changé le cours de l'histoire, ou pour en souligner l'importance, est bien établie, même si elle n'est toujours pas universellement acceptée. Au demeurant, il est curieux de constater que les

1 Traduction de Jean-Pierre Poussou.

2 Voir son ouvrage, *The Art of War in the Middle Ages A. D. 378-1515*, Oxford, Blackwell, 1885, nouv. éd., Ithaca (New York), John Beeler, 1953, p. 162.

3 Une version, légèrement révisée, du premier texte donné par Michaël Roberts dans ses *Essays in Swedish History*, 1976, fut publiée par Clifford Rogers (dir.), dans *The Military Revolution Debate: Readings on the Military Transformations of Early Modern Europa*, Boulder (Colorado), Westview Press, 1995, p. 13-35.

4 Paru dans le *Journal of Modern History*, il fut republié dans l'ouvrage déjà cité *The Military Revolution Debate...*, p. 37-54.

5 Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

historiens de la révolution militaire ont généralement ignoré ses développements dans la guerre sur mer. Une fois le livre de Geoffrey Parker paru en 1988, il demeura le seul, parmi ceux consacrés à cette révolution militaire, à inclure des développements sur la guerre navale. Or, pour leur part, les historiens de la guerre navale, à part quelques rares exceptions – Jan Glete, Nicholas Rodger et moi-même – n'ont guère parlé de la révolution militaire et de sa pertinence ou non dans leur domaine d'étude.

Cela ne signifie pas que les historiens du naval et du maritime n'ont pas mis en lumière des évolutions que l'on peut qualifier de révolutionnaires. Par exemple, dans un livre paru en anglais en 1965, même s'il n'utilise pas l'expression, Carlo Cipolla souligne des changements qui le sont clairement⁶. De même, une grande partie de l'œuvre de Nicholas Rodger met en valeur des changements révolutionnaires dans la guerre sur mer⁷. C'est aussi ce que fit Jan Glete, qui, d'une manière revigorante, porta une considérable attention critique à la pertinence du concept pour les études d'histoire maritime⁸. Personne, cependant, n'a jusqu'à maintenant relevé le défi que Jan Glete nous a laissé : explorer systématiquement la question de savoir si oui ou non la guerre sur mer a connu une révolution militaire et, dans ce cas, en quoi elle a consisté. La table ronde qui nous réunit, peut ainsi ouvrir le chemin permettant de relever ce défi. Je crois, en outre, que nous n'avons pas simplement à discuter entre nous des questions de définition ; j'ai plutôt le sentiment que nous allons explorer les mécanismes explicatifs des nouveaux développements de la guerre sur mer et du commerce maritime qui ont eu en profondeur des conséquences très importantes.

Le fait que je vienne de parler, non pas uniquement de la guerre sur mer, mais de celle-ci et du commerce maritime, fournit sans doute une explication partielle du peu d'intérêt porté à la révolution militaire navale. En effet, alors que, sur terre, la révolution militaire peut être abordée comme une question fondamentalement militaire, même si, bien entendu, elle a aussi des dimensions

6 *Guns, Sails and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400-1700*, New York, Pantheon Books, 1965.

7 C'est le cas, en particulier, de nombreux passages concernant la technologie des navires dans *The Saguefard of the Sea: A Naval History of Britain 660-1649*, London, W. W. Norton, 1997 ; et plus spécialement – même si Nicholas Rodger ne serait peut-être pas d'accord avec ce que je retiens – dans « The Development of Broadside Gunnery 1450-1650 », *The Mariner's Mirror*, vol. 82, n° 3, août 1996, p. 301-324.

8 Voir *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1800*, Stockholm, Almqvist and Wiksell, 1993 ; *id.*, *Warfare at sea 1500-1699: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 2000, notamment les chapitres 6 : « The Mediterranean: the Failure of Empires », p. 93-111, et 7 : « Maritime State Formation and Empire Building in the Baltic », p. 112-130.

et des répercussions sociales, économiques et politiques, sur mer elle ne peut en rien être séparée des changements économiques survenus dans le commerce maritime ni non plus, comme Nicholas Rodger le souligne dans sa contribution à ce même volume, de ceux qu'a connus le gouvernement des États. Pour aller vite, comprenons à cet égard que le problème est beaucoup plus complexe. C'est quelque chose que Frédéric Lane, historien à la fois du commerce et des guerres maritimes de Venise, a très bien compris : son concept d'une rente de protection relie adroitement les deux⁹. Jan Glete en fit un bon usage dans *Warfare at Sea*¹⁰... , ouvrage qui, bien que surtout concerné par les changements commerciaux et politiques, spécialement la formation et le développement des États, aborde aussi les conséquences de la révolution militaire navale. C'est vers celle-ci que je vais maintenant me tourner.

Entre la fin du xvi^e siècle et les dernières décennies du xvii^e, il se produisit, dans la manière qu'avaient certaines nations européennes d'utiliser la mer pour le commerce et pour la guerre, toute une série de changements dont les effets furent si profonds et de si longue portée par leurs conséquences qu'ils méritent d'être définis comme une véritable révolution de la guerre navale. Certes, l'expression n'est pas parfaitement appropriée car les changements commerciaux et militaires furent inextricablement liés, mais, globalement ce sont les causes militaires qui en furent à l'origine, de telle manière qu'il y eut bien une révolution militaire navale. Ces changements furent amenés et configurés par une variété de forces et d'impulsions telle qu'elle concerna aussi bien l'économie que les domaines politiques, religieux et culturels. Ceci étant posé, si l'on définit largement la technologie comme l'application d'une idée pour obtenir un effet physique par l'utilisation d'un objet, d'un produit ouvré, ou de tout autre chose, l'impulsion pour le changement vint surtout du contexte technologique.

Plus précisément, l'Europe connut quatre révolutions navales discrètes, qui se produisirent par séquences temporelles, et de manière parallèle les unes aux autres, mais qui, si on les analyse globalement, combinèrent finalement leurs effets pour créer les premiers grands empires maritimes, pour remanier la carte politique et économique de l'Europe, à la fois en termes de frontières nationales

9 Frederic C. Lane, *Venice: A maritime Republic*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1973, ouvrage qui est un abrégé de l'ensemble de ses travaux ; voir également ses articles essentiels : « Economic Consequences of Organized Violence », *The Journal of Economic History* (par la suite : *JEH*), t. XVIII, 1958 ; « Force and Enterprise in the Creation of Oceanic Commerce », *The Tasks of Economic History*, supplément au *JEH*, t. X, 1950 ; « Venetian Shipping During the Commercial Revolution », *The American Historical Review*, t. XXXVIII, n° 1, 1933.

10 *Op. cit.*

et d'organisation interne, et pour créer une économie globale organisée selon des directions européennes. La première de ces révolutions fut ibérique, et elle prit sa source dans une fusion des technologies maritimes de la Méditerranée et de l'Atlantique, qui commença au début du xv^e siècle, et produisit les premiers navires à voiles européens véritablement transocéaniques, d'abord la caravelle, puis les vaisseaux à trois mâts, ou plus. Ces nouveaux vaisseaux, qui permirent aux marins et marchands portugais d'atteindre l'océan Indien et aux Espagnols le Nouveau Monde, tiraient leur puissance du chargement simultané de leurs canons à poudre pour les adapter à l'environnement maritime et à leur usage à bord des navires.

226

Il faut faire remonter ces changements à l'apparition des forges à la catalane en Europe occidentale au tournant du xiv^e siècle. Constituant en elle-même un haut fourneau autorégulateur, la forge à la catalane rendait possible la production d'un fer forgé de haute qualité dans des quantités sans précédent, non seulement pour la production totale mais aussi pour la masse du fer fondu sur le plancher du fourneau. Le fer forgé était le matériau le plus solide de son époque par son élasticité, et il est encore impressionnant en fonction de nos standards actuels¹¹. En outre, il avait la propriété fort utile pour la navigation de résister à la corrosion¹². On l'utilisa pour les ferrures qui tenaient les coques des vaisseaux à l'arrière et sur les misaines, pour les ancres et pour les goujons des gouvernails, donc pour toutes les parties des navires à voiles qui subissaient les plus grandes tensions. L'ouverture plus grande des forges à la catalane permit de produire les pièces dont on avait besoin en plus grande taille, ce qui facilita à la fois l'accroissement de la taille des navires et leur capacité pour la navigation transocéanique. Elle rendit également possible la fabrication de canons chargés par la culasse tirant des boulets de pierre qui furent en pratique les premiers canons de marine.

Or, une coïncidence a voulu qu'une décennie plus tard, ou à peu près, les fabricants européens aient appris à faire du salpêtre, qui est l'ingrédient essentiel de la poudre à canon, à partir du nitrate de potassium et non plus, comme

11 Le fer forgé moderne a un point de rupture de 31 000 lb/in² et une force ultime de 51 000 lb/in². Pour les aciers modernes, elles sont respectivement de 38 000 lb/in² et de 60 000 lb/in² : voir Ovid W. Eschbach, *Handbook of Engineering Fundamentals*, 2^e édition, New York, John Wiley and Sons, 1952), tableau 4. Les qualités des fers forgés modernes et pré-modernes ne sont donc pas fondamentalement différentes.

12 Cela venait de ce que les silicates se frayaient un chemin vers la surface pendant le processus et créaient ainsi un revêtement résistant à la corrosion. J'ai pu l'observer en étudiant un canon retrouvé en 1978, qui appartenait à un navire portugais, le *Galeao Santissimo Sacramento*, coulé en 1668, dont les structures en fer forgé, utilisées pour centrer les cylindres en bronze moulé du canon, avaient survécu à plus de 300 ans d'immersion dans l'eau salée. - Voir John F. Guilmartin Jr, « The Guns of the Santissimo Sacramento », *Technology and Culture*, vol. 24, n° 4, octobre 1983, p. 559-601.

auparavant, du nitrate de calcium¹³. C'était capital car le nitrate de calcium est hautement hygroscopique, absorbe l'humidité de l'air et rend la poudre tout à fait inutilisable pour s'en servir en mer. Ceci étant, ce n'est peut-être pas une coïncidence que l'emploi plus recherché d'un charbon de haute qualité se soit rencontré à la fois pour la fabrication du salpêtre et pour les forges à la catalane. Les deux changements firent de l'artillerie de marine à poudre une réalité pratique.

L'essor de notre première révolution vint, comme je l'ai déjà signalé, de la fusion des technologies de construction navale atlantiques et méditerranéennes, dont le Portugal fut l'initiateur. Les caravelles méditerranéennes, à ossature en bois, avec de multiples mâts et des voiles latines, furent combinées avec les navires atlantiques à voiles carrées et à gouvernail arrière. Le premier résultat en fut la caravelle qui dérive des navires de pêche utilisés sur l'Atlantique. Avec une longueur comparativement élevée par rapport à leur largeur, les caravelles tenaient la mer d'une manière exceptionnelle et étaient particulièrement stables par rapport à leur taille, tout en allant de 30 à 100 tonneaux¹⁴. Elles avaient généralement trois mâts, équipés de voiles latines ou carrées, ou d'une combinaison des deux. Munies de voiles latines, elles pouvaient naviguer au plus près du vent, et elles étaient ainsi idéalement équipées pour les longues courses dans l'Atlantique, puis pour le retour, ce qui permit de progresser en descendant le long des côtes africaines.

Ces évolutions furent accélérées par le programme de recherche et de développement mis sur pied par la dynastie d'Avis qui comprenait la mise au point de techniques supérieures de navigation et de canons d'élaboration uniquement portugaise. Appelés *camelos* et *cameletes*, c'étaient des lanceurs de boulets de pierre relativement longs, se chargeant par la bouche, avec une chambre à poudre de diamètre relativement réduit. Ils pouvaient être en fer forgé ou en bronze moulé. Ceux qui furent montés sur les caravelles au début des années 1500 tiraient des boulets de 12 à 18 livres poids¹⁵. Livre pour livre et canon pour canon, ils constituaient probablement l'artillerie navale la plus efficace de l'époque¹⁶.

13 Bert S. Hall, « The Corning of Gunpowder and the Development of Firearms in the Renaissance », dans Brenda J. Buchanan (dir.), *Gunpowder: The History of an International Technology*, Bath, Bath University Press, 1996, p. 51-52.

14 Martin Elbl, « The Caravel », dans Richard W. Unger et Robert Gardiner (dir.), *Cogs, Caravels and Galleons: the Sailing Ships 1000-1650*, London, Conway Maritime Press, 1994, p. 91-98, spéc. p. 92, donne une échelle de 18 à 60 tonneaux de charge que j'ai convertie en tonnage de déplacement à partir du ratio 1 / 1, 5, donné par Jan Glete dans *Navies and Nations...*, op. cit., t. II, p. 529, pour tenir compte de l'inefficacité volumétrique de navires plus petits.

15 Richard A. Barker, « A Gun-list from Portuguese India, 1525 », *Journal of Ordnance Society*, vol. 8, 1996, p. 52-71, spéc. p. 56-60.

16 John F. Guillmartin Jr, « The Earliest Shipboard Ordnance: An Analysis of Its Technical Parameters and Tactical Capabilities », *The Journal of Military History*, vol. 71, 3, juillet 2007, p. 649-669, spéc. p. 665-666.

La percée technologique des Portugais dans le domaine de l'artillerie de marine commença lorsqu'ils se rendirent compte qu'un gros boulet de pierre pouvait causer des dommages importants à la coque d'un bateau et que la lourde artillerie embarquée à bord devait être placée près de la ligne de flottaison pour ne pas compromettre la stabilité du navire. Sur le plan pratique, cela signifiait faire feu à partir du flanc, au moyen de portes ouvertes dans la partie basse du bastingage de la caravelle : les sabords. On ne sait pas exactement quand cela fut mis en œuvre pour la première fois, mais il est raisonnable de penser que ce fut avant 1440, et il est clair que les Portugais avaient appris l'effet destructeur pour les coques de lourds boulets tirés *ao lume do agua* – à la ligne de flottaison – bien longtemps avant d'atteindre les mers d'Asie¹⁷.

228

Aussi utile qu'elle ait pu être pour les explorations et aussi efficace qu'elle ait pu se révéler dans les batailles contre les forces Indo-Musulmanes dans l'océan Indien, la caravelle trouva ses limites dans ses capacités réduites en magasins et en charge, alors même que l'on ne pouvait augmenter sa taille. Il est significatif que, lors de leurs voyages d'exploration, les caravelles portugaises furent souvent accompagnées de navires de ravitaillement qui étaient abandonnés lorsque les caravelles avaient été réapprovisionnées. À l'opposé, les navires issus de la fusion entre les techniques de construction navale atlantiques et méditerranéennes avaient de grandes capacités de stockage. Ces navires, ou nefs, comme les dénommaient les Portugais et les Espagnols, étaient plus courts que les caravelles et avaient un rapport plus réduit que celles-ci entre leur longueur d'un côté, leur largeur et leur capacité plus grande de l'autre. Comme les caravelles, leur construction était à carvel. Leur conception permettait d'accroître leur taille. Telle qu'elle avait évolué, ils étaient conçus avec trois mâts, mais quatre en comptant le beaupré : mât de misaine, mât principal et mât d'artimon, les plus grands navires ayant deux ou même trois mâts d'artimon. Une voile carrée était placée en arrière du beaupré ; le mât de devant et ceux de misaine portaient deux voiles carrées, dont celle du hunier était la plus grande. Le mât de misaine portait une voile carrée, utilisée davantage pour diriger le navire que pour sa propulsion. La multiplicité des mâts et des voiles donnait aux navires ainsi grésés des capacités de manœuvre bien supérieures pour une grande variété de vents et d'états de la mer. Par suite de la hauteur de leur franc-bord, ces navires furent d'abord armés avec une artillerie relativement légère, de petites bombardes et de canons pivotants servant à faire des brèches, placés haut dans le navire, spécialement sur les châteaux d'avant et d'arrière. Les grands navires équipés d'un gaillard en surplomb permettant un feu plongeant sur des navires de basse flottaison et l'abordage étaient appelés carques. Ce furent dans un premier

17 R.A. Barker, « A Gun-List... », art. cit., p. 52-61.

temps des vaisseaux marchands que l'on avait armés. Même si nous prenons ici de l'avance par rapport à ce que nous étudions, notons que les caraques furent les premiers vaisseaux ayant parcouru les océans en portant de lourds canons. Cela commença dans les dernières années du xv^e siècle, lorsque se développèrent les sabords hydrofuges, et que fut emportée une artillerie montée à l'arrière, placée sur le pont le plus bas par rapport à la ligne de flottaison. Ce fut une disposition uniquement défensive, qui n'eut que des conséquences tactiques de portée limitée.

La fin du début de notre première révolution militaire fut marquée, dans l'hémisphère occidental, par l'apparition en 1492, au large de San Salvador, de la flottille de Christophe Colomb, deux caravelles et une nef, et par le retour des deux caravelles en Espagne. Dans l'hémisphère oriental, elle le fut par la victoire, en février 1503, de Vasco de Gama au large de Calicut sur une force indo-musulmane composée d'environ soixante *prahus* locaux¹⁸, et de vingt *dhows* de la Mer Rouge¹⁹. Vasco de Gama avait organisé sa flotte en deux escadres, la première de 5 caravelles armées sur les flancs et de deux ou trois nefs, plus fines, la seconde de 6 caraques et d'une ou deux nefs. Les batteries des caravelles percèrent les coques des vaisseaux indo-musulmans et jetèrent dans une totale confusion leurs escadres, les empêchant de procéder à l'abordage, cependant que le feu plongeant des caraques et des nefs qui arrivèrent ensuite, firent du dégât parmi les survivants²⁰. Il s'ensuivit un siècle et demi de domination du commerce de l'océan Indien par les Portugais qui s'en assurèrent le contrôle.

La seconde de nos révolutions commença avec le développement, au début des années 1510, des moyens pour fusionner la mobilité tactique, grâce aux rames, d'une galère méditerranéenne ordinaire armée en guerre²¹ avec la puissance de feu d'une artillerie lourde à poudre, fusion qui fut accomplie pour la première fois par les constructeurs de navires vénitiens vers la fin de la guerre contre les Ottomans de 1499-1503. Cette fusion fut stimulée par la victoire ottomane d'août 1499 sur une flotte vénitienne, à Zonchio, au large de la côte sud-ouest

18 Il s'agit de petits bateaux multicoques.

19 Ce sont des navires traditionnels arabes avec coque à coudre et voiles.

20 Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Porto, Lello et Irmao, 1975, t. 1, p. 269-270 ; Peter Padfield, *Tide of Empires: Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West*, London, Routledge and Kegan Paul, 1979, t. 1, p. 47-52 ; Geoffrey Parker, « The Dreadnought Revolution of Tudor England », *The Mariner's Mirror*, vol. 82, 3, août 1996, p. 276 ; John F. Guillmartin Jr, *Galleons and Galleys*, London, Cassel and Co, 2002, p. 77-89, où l'on trouve une analyse narrative.

21 La terminologie concernant les galères est inconsistante et peut être trompeuse. Les termes galères légères et galères lourdes – ce qui signifie généralement une galère marchande – s'emploient avec le plus de précision pour la période avant les canons à poudre. J'ai utilisé le terme ordinaire de galère pour désigner une galère armée en guerre munie de canons au centre de l'étrave.

de la Morée ; cette bataille navale signifiait l'échec de la tentative vénitienne pour bloquer le passage à une flotte ottomane portant une armée d'invasion avec son train d'artillerie, afin d'assiéger le port vénitien de Lépante. Les flottes qui s'opposèrent consistaient en quelques grandes caraques – armées dans le cas ottoman d'un petit nombre de bombardes se chargeant par la gueule et projetant des boulets de pierre –, de nefes ou de leurs équivalents, de galères lourdes et d'autres légères. En nombre et en taille de navires, les Turcs avaient une supériorité de 2,5 à 1. En plus des bombardes ottomanes, les caraques des deux flottes étaient armées de canons pivotants, dont quelques-uns tiraient du sommet des bateaux, de petites bombardes tirant à travers les sabords dans les châteaux d'avant et d'arrière, et d'un large éventail d'armes individuelles comprenant des arcs composites, des armes à feu, des javalots d'acier (*gads*), et des pierres tirées depuis les nids de pies. Les galères paraissent n'avoir été armées de rien de plus lourd que des canons pivotants²². Cette bataille fut marquée par la répugnance de nombreux capitaines vénitiens à aller au contact avec l'ennemi, dans la mesure où ils en étaient dissuadés par l'impact des boulets de pierre de 150 livres envoyés par les bombardes²³, par l'impossibilité pour les galères légères de surmonter la grande supériorité des galères lourdes et des navires à voiles, et par la dramatique destruction par le feu et l'explosion de deux caraques vénitienes et de la plus grande caraque turque²⁴. Les Vénitiens avaient été incapables de tirer parti de leur supériorité comme navigateurs pour obtenir la victoire. Le nombre supérieur de navires ottomans, une technologie comparable et des manœuvres navales adéquates l'avaient emporté. L'été suivant vit une autre confrontation au même endroit, qui donna le même résultat. Les dernières positions de Venise en Morée, celles de Modon et de Coron, tombèrent donc. Les Vénitiens demandèrent la paix et conclurent, en 1502, un traité avec les Ottomans qui remit en vigueur tous les privilèges commerciaux importants de Venise. Les conséquences tactiques pour le futur étaient claires : les bombardes ottomanes avaient joué leur rôle, mais elles n'avaient pas été décisives en elles-mêmes, mais Venise ne pouvait espérer l'emporter sur les Turcs dans des actions navales dominées par les canons pivotants, les petites bombardes et les armes de jet individuelles.

Parce qu'ils cherchaient des moyens pour contrer la supériorité numérique des Turcs, les Vénitiens se tournèrent vers l'emploi d'une lourde artillerie

22 Voir l'ouvrage de l'historien ottoman, presque contemporain, Katib Chelebi, *The History of the Maritime Wars of the Turks*, London, A.J. Valpy, 1831, p. 20-21 ; et Frederic C. Lane, « Naval Actions and Fleet Organization 1499-1502 », dans John R. Hale (dir.), *Renaissance Venice*, London, Faber and Faber, 1973, p. 149.

23 F.C. Lane, « Naval Actions and Fleet Organization... », art. cit., p. 155.

24 J.F. Guilmartin, *Galleons and galleys, op. cit.*, p. 72-77, pour un récit de la bataille.

de canons à poudre. Des canons avaient certes été montés sur l'étrave des galères depuis le début du xv^e siècle, mais il s'agissait de galères lourdes, ni très rapides ni facilement manœuvrables à la rame, et n'emportant que des canons relativement petits²⁵. Nous ne savons pas comment ni quand les constructeurs de navires et les fondeurs de canons de l'arsenal de Venise arrivèrent à trouver la solution, mais le premier témoignage évident qu'un canon à longue portée, tirant des boulets de 50 livres et plus, pesant lui-même de 7 à 8 000 livres, ait été monté sur une galère lourde vénitienne, date de 1501²⁶. Il doit avoir été monté sur le centre de la coque, mais il ne pouvait tirer qu'en avant, car il n'y avait pas d'autre endroit pouvant convenir. Il a fallu aussi un affût de recul, sans cela il aurait causé de graves dommages à la coque. L'arrangement était clairement expérimental, car une galère lourde était trop lente et trop lourde à la rame pour constituer une véritable plate-forme d'artillerie. Ce n'en fut pas moins un succès technique, la tentative ayant servi de test pour ce qui était destiné à devenir l'équipement de guerre standard des galères en Méditerranée avec canon de coursive : une caisse ressemblant à ce qui sera le chariot de déplacement au xviii^e siècle, mais sans les roues, dans lequel le canon était suspendu sur des tourillons, glissant dans un creux, retenu et tiré en tête pour décharger par un lourd appareillage.

L'étape suivante consista à redessiner complètement la coque des galères légères jusqu'à aboutir à un navire étroit, aux côtés exactement parallèles, constituant un cône à peu près égal de la proue à la poupe²⁷. La solution fut de renforcer à l'arrière la ligne de flottaison pour qu'elle supporte le poids considérable représenté par l'artillerie placée sur l'étrave, le résultat lui donnant une forme semblable à celle d'un poisson²⁸. Il fallut du temps pour y arriver,

25 En 1418, la galère royale d'Alphonse V d'Aragon portait deux bombardes, d'après Jorge Vigon, *Historia de la Artilleria Espanola*, Madrid, Instituto Jeronimo Zuria, 1947, t. 1, p. 84-85. C'était presque certainement de petites pièces, tirant à l'arrière, montées de chaque côté du bec ou de l'éperon de la galère. Les Vénitiens s'étaient servis de bombardes montées sur des galères durant le siège de Chioggia en 1379-1381, mais il n'y a aucune évidence qu'ils s'en soient servi en dehors des lagunes vénitienes, presque certainement parce que la poudre employée était faite à partir de nitrate de calcium. - Voir J. F. Guilmartin, « Earliest Shipboard Ordnance », art. cit., p. 658.

26 *I Diarii de Marino Sanuto*, Venise, 1897-1903, vol. 3, p. 510, 968 et 1221, cité par le commandant Fernando Gomes Pedrosa, « A Artilharia Naval Portuguesa no Seculo XVI », *Actas, XXIV^e Congrès d'histoire militaire*, Lisboa, Comissao Portuguesa de Historia Military, 1999, p. 329-334, spéc. p. 329.

27 Voir, par exemple, R.J. Whitwell and C. Johnson, « The Newcastle galley, A. D. 1294 », *Archeologia Aeliana*, 4^e série, vol. 2, 1926, p. 142-196.

28 Pour les lignes d'une galère hollandaise en 1598, voir L. Th. Lehmann, *Galley in the Netherlands*, Amsterdam, Mulenhoff, 1984. Les lignes en forme de poisson furent toutes les mêmes pour ce type de galères.

mais nous ne savons pas combien²⁹. Le résultat fut la galère ordinaire ou galère méditerranéenne armée en guerre que l'on peut définir comme armée de canons de course. Des escadres et des flottes composées de ces galères étaient capables, tout particulièrement quand elles naviguaient en formation de ligne de front, de vaincre des caravelles armées de canons et même de combattre efficacement des fortifications côtières, ce qui eut pour résultat d'entraîner un glissement profond dans les stratégies menées dans les eaux où elles opéraient. Cela se manifesta de deux manières. Tout d'abord, stratégiquement, à partir des années 1510, les escadres formées par ce type de galères furent l'instrument de l'expansion des empires des Ottomans et des Habsbourg d'Espagne, amenant une division effective de la Méditerranée entre eux et leurs États clients, cependant que les Vénitiens utilisaient leurs escadres de galères pour défendre leur chaîne de cités portuaires fortifiées où leurs navires marchands pouvaient s'abriter. À un niveau opérationnel et tactique, ces galères chassèrent les grandes galères des lignes de bataille et réduisirent l'utilité tactique des caraques : vers les années 1570, celles-ci avaient disparu de la Méditerranée³⁰. Enfin, le système naval méditerranéen de guerre et de commerce, qui reposait sur la relation symbiotique entre ces flottes et escadres de galères, les villes portuaires et les fortifications des rivages, s'effondra par suite de ses propres pesanteurs. Une cause importante de cette chute fut la vague d'inflation qui balaya la Méditerranée d'ouest en est au XVI^e siècle, et qui fut entraînée, pour une large part, par la première révolution que nous avons distinguée, laquelle avait permis l'accroissement de la production d'or et d'argent des mines espagnoles du Nouveau Monde. Il en résulta un accroissement très marqué du coût et de l'entretien des soldats, marins et rameurs, avec pour résultat le remplacement des rameurs libres, et salariés, par des esclaves et des forçats en Méditerranée autour de 1550, ce qui accéléra le poids financier de ces escadres : les rameurs serviles étant moins efficaces que les rameurs libres, il en fallait davantage.

Pour conserver leur intérêt tactique, les galères devaient emporter en nombres plus grands des canons de plus en plus lourds, ce qui accroissait leur poids

²⁹ C'est ce que je suppose à partir de considérations basées sur la logique des structures et sur l'hydrodynamique, ce qu'appuie Nicholas Rodger dans « The Development of Broadside Gunnery 1450-1650 », art. cit., p. 302-303. - Nous savons que l'accroissement du poids de l'artillerie emportée sur les galères ordinaires, combiné avec la disparition des rameurs libres, rendit inévitables des changements majeurs dans les formes de la galère méditerranéenne autour de 1550 : voir J.F. Guilmartin Jr, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, 2^e édition, London, Conway Maritime Press, 2003, p. 282-283. Ajouter plusieurs milliers de livres poids d'artillerie sur une galère ordinaire peut avoir eu des conséquences au moins équivalentes.

³⁰ Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies...*, op. cit., t. I, p. 140 ; N.A.M. Rodger, « The development of Broadside Gunnery... », art. cit., p. 303.

et réduisait leur vitesse à la rame. Pour garder une vitesse suffisante, ce qui était essentiel pour qu'elles continuent à être employées, la taille des équipes de rameurs dut être augmentée. On pouvait le faire, mais cela diminuait fortement les capacités de stockage pour les provisions et l'eau, ce qui réduisait de manière drastique leur rayon d'action. Finalement, l'accroissement du personnel embarqué combiné avec l'inflation augmenta très rapidement le coût des opérations navales menées avec les galères. À l'époque de la bataille de Lépante, en 1571, le coût des opérations menées au moyen d'une grande flotte de galères était devenu presque prohibitif, au moment même où leur utilité stratégique devenait problématique par suite de la réduction de leur rayon d'action. Vers les années 1580, en Méditerranée, bien que les escadres de galères soient restées utiles dans les eaux territoriales, il n'y en avait plus qu'un petit nombre, et ne comportant qu'un nombre de vaisseaux réduit. Pourtant, pendant trois quarts de siècle encore ces galères dominèrent la guerre navale et le commerce méditerranéen, laissant leur empreinte sur les frontières politiques et l'organisation économique de la région.

La troisième révolution militaire navale se fit autour du galion, dont pourtant les origines et les dates d'apparition restent incertaines. Tout ce que nous pouvons avancer avec certitude, c'est que ce navire essayait de combiner la puissance de feu à l'arrière des galères méditerranéennes avec les grandes capacités navales des navires à trois mâts, et qu'il fallut beaucoup de temps avant que ses utilisateurs découvrent la totalité de ses potentialités. Les galions étaient solidement bâtis et l'étaient notamment suffisamment pour que leurs batteries puissent accepter le poids considérable des canons faisant les feux de bordée et tout autant leur recul, bien que ces qualités n'aient été pendant longtemps ni appréciées ni pleinement exploitées, ce qui fut caché par la tendance persistante à voir dans les galions une pré-incarnation des vaisseaux de ligne alors que leurs utilisateurs en avaient une opinion bien différente³¹. Par ailleurs, les galions avaient des capacités de stockage suffisantes pour permettre de véritables opérations transocéaniques, en fonction des nécessités, que celles-ci aient concerné les hommes, l'artillerie, les munitions, les provisions, tout autre chargement ou la combinaison de tout

31 Par exemple, dans son article déjà cité, « A Gun-List... », Richard Barker note – p. 64 à 71 –, que 21 galions ont servi dans les eaux indiennes en 1525 ; pour 11 d'entre eux il n'y a aucune information sur leur armement, mais, pour 10 on a une description détaillée de celui qui a été « jugé nécessaire » pour eux. Les *Leoes* (lions), qui tiraient des boulets de fer de 50 livres-poids, étaient les pièces les plus lourdes à bord et les seuls canons définis comme canons de chasse de proue. Les canons de bordée les plus lourds étaient des *camelos* de 18 livres. À l'évidence, les Portugais considéraient que l'artillerie arrière des galions était leur principale force tactique. L'interprétation de Richard Barker, qui met l'accent sur le poids élevé de l'artillerie de bordée sur plusieurs de ces navires, sans prendre en compte la taille des canons individuels montés pour briser les étraves, diffère de la mienne.

cela. Sur le plan de la guerre navale, les galions furent les premiers navires capables d'emporter une importante artillerie sur des distances transocéaniques. Leur impact stratégique fut considérable : les galions anglais jouèrent un rôle dominant dans l'échec de l'Invincible Armada en 1588 ; les galions hollandais, menant des raids et commerçant aux limites de l'empire des Habsbourg d'Espagne à partir de 1598, eurent un rôle décisif en déterminant la sortie de la guerre de Quatre-Vingt ans, et en donnant ensuite aux Hollandais l'hégémonie mondiale. En lui-même d'ailleurs, le second de ces développements mérite d'être qualifié de révolution : non seulement, en opérant loin de leurs bases, les galions hollandais interdirent le commerce espagnol et portugais, mais encore ils en prirent une partie pour eux-mêmes, enrichissant les Hollandais, battant leurs ennemis Habsbourg, et les menant à la banqueroute.

234

Notre quatrième et dernière révolution militaire navale concerne le développement du vaisseau de ligne et – de manière cruciale – les méthodes qui en accrurent les capacités. Le vaisseau de ligne descend du galion mais le processus qui y mena ne se fit nullement en ligne droite. Les premières étapes tournèrent autour de l'accroissement progressif de la taille des galions de guerre et de la tendance à y embarquer de plus en plus de canons au fur et à mesure que cela devint possible. Puisque l'espace utilisable se trouvait sur les bordées, c'est là qu'on les plaça. Mais les capitaines restèrent attachés aux tactiques des galions traditionnels : gagner le vent, pousser et faire feu avec les canons de chasse de proue, se placer en parallèle et tirer sur la bordée sous le vent, lofer pour amener en bonne position les canons de chasse arrière, virer de bord pour tirer une autre bordée, avant de repartir en arrière pour recharger³². S'il y avait une possibilité d'abordage, il fallait la prendre car aborder et capturer de l'argent et des prisonniers était après tout un objectif primordial.

Même s'ils n'étaient pas appelés ainsi, les premiers vaisseaux de ligne furent des navires de prestige : de grandes extrapolations à partir des galions, avec des armements extrêmement lourds, donnaient de l'éclat à la réputation des patrons royaux. Comme il n'y avait pratiquement plus d'espace à l'avant, l'artillerie ajoutée fut placée sur les bordées pour les raisons déjà mentionnées. Le premier de ces navires de prestige fut le danois *The Kroner*, suivi peu de temps après, en 1610, par un anglais, le *Royal Prince* de quelques 1 900 tonnes, déplaçant 55 canons en deux batteries complètes et une troisième partielle, alors que les galions n'en avaient qu'une³³. Le *Royal Prince* fut suivi en 1637 par le *Sovereign*

32 N. Rodger, « Broadside Gunnery... », art. cit., p. 307.

33 Les calculs concernant l'évaluation des capacités de déplacement proviennent de Jan Glete, *Navies and Nations...*, op. cit., t. II, annexe 2.

of the Seas, qui était encore plus grand avec 100 canons en trois batteries complètes et un déplacement de 2 700 tonnes. Le français *Couronne*, lancé en 1638, allait encore plus loin, avec 2 900 tonnes mais seulement 88 canons³⁴. Le *Sovereign*, comme auparavant le *Royal Prince*, fut critiqué par des capitaines de navires anglais expérimentés, comme sir William Monson, qui l'estimaient non maniable. Ils avançaient que de tels navires ne pouvaient combattre que d'un côté et seraient débordés par les manœuvres et les tirs de navires plus petits et plus agiles qui pourraient tirer en chasse de proue la première bordée, puis en chasse arrière une deuxième bordée³⁵. Si l'on s'en tient aux principes tactiques de leur époque, Monson et ses collègues avaient tout à fait raison.

Il n'en reste pas moins que les grands navires étaient une réalité. La question était de savoir comment les utiliser dans les batailles : leur puissance de feu se trouvait sur les bordées or attaquer latéralement apparaissait contre-indiqué. La solution – utilisée par les Portugais dans l'océan Indien au début des années 1500, comme cela a déjà été mentionné, puis abandonnée ensuite – était la ligne de file. L'abandon du statu quo commença en 1639 au cours de la première phase de la bataille des Downs quand une escadre hollandaise commandée par Maarten Tromp, très minoritaire en nombre, choisit la ligne de file et obtint un succès spectaculaire. Puis ce fut au cours de la première guerre anglo-hollandaise que les Anglais d'abord, les Hollandais ensuite adoptèrent le combat en ligne de file. Il en résulta un considérable glissement dans le rôle stratégique des flottes de bataille. Alors que les escadres de galions avaient été très efficaces pour désorganiser les empires d'outre-mer, les flottes de vaisseaux de ligne montrèrent leur capacité à les défendre. Surtout, alors qu'au cours de la guerre de Quatre-Vingt ans les galions hollandais avaient partiellement payé, par ce qu'ils avaient rapporté, le coût qu'ils représentaient, les flottes de vaisseaux de ligne ne pouvaient faire face à leur poids économique, ce qui était un considérable changement. Tout au contraire, elles coûtaient extrêmement cher aussi bien pour leur construction que pour leurs opérations, requéraient de grandes infrastructures d'arsenaux, très coûteuses, des fabriques de cordages, des fonderies de canons et l'accès à la fourniture de grandes quantités de bois de haute qualité. Par voie de conséquence, cela nécessitait une machinerie fiscale hautement sophistiquée, capable de prélever de grandes sommes d'argent à travers la vente d'obligations à long terme, processus pour lequel les Hollandais avaient ouvert la voie avant que les Anglais ne les imitent et n'améliorent ce processus. Les résultats des guerres anglo-hollandaises étaient

34 Bjorn Landström, *The Ship*, Garden City (New York), Doubleday, 1961, p. 166 ; N. Rodger, *The Safeguard of the Sea....*, *op. cit.*, p. 386-388 ; l'évaluation des capacités de déplacement provient de Jan Gleete, *Navies and Nations....*, *op. cit.*, t. II, annexe 2.

35 Brian Lavery, *The Ship of the Line*, t. I, *The Development of the Battlefleet 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 1983, p. 16.

fortement liés à la possibilité de dominer les océans du monde par la nation qui pourrait le mieux bâtir et maintenir les flottes de navires de ligne, mais cette capacité ne fut pas réellement manifeste jusqu'à la victoire britannique de la guerre de Sept ans, ou peut-être même jusqu'à Trafalgar.

Une grande partie du chemin à parcourir sur la voie du développement technologique fut accomplie entre la fin des guerres anglo-hollandaises en 1674 et le tournant du XVIII^e siècle. En particulier les premiers essais de monstres maritimes du XVII^e siècle ouvrirent la voie aux vaisseaux de ligne de 74 canons. Les campagnes navales saisonnières cédèrent la place aux flottes – ce fut surtout celles des Britanniques – qui pouvaient garder la mer toute l'année, réussissant à maintenir au moins un blocus partiel durant la morte saison d'hiver. Les développements dans la technologie des navires, même si leurs effets cumulatifs furent importants, ne furent que des raffinements, constituant une évolution plutôt qu'une révolution. L'essence de la révolution navale militaire réside dans l'émergence comme maître des mers du vaisseau de ligne combattant en ligne de file, par une fusion de la technologie et de la tactique.

236

Et cela a nécessité la création d'une infrastructure de production et d'une fiscalité massives. Ce fut d'abord l'Angleterre – puis la Grande-Bretagne – qui le réussit le mieux, ce qui fit obstacle à la prétention de la France à une hégémonie globale, question qui n'est pas d'une petite importance. On voit donc que le développement du vaisseau de ligne et des moyens indispensables pour son utilisation eut les plus importantes conséquences. C'est un lieu commun dans quelques cercles d'avancer que la guerre et la création des moyens nécessaires pour la financer sont par essence destructrices, même si elles sont inévitables. À mon avis, et ce fut certainement le cas en l'espèce, l'évidence suggère tout autrement que la création de fonderies de canons, de chantiers navals, d'arsenaux, de manufactures de cordages, de méthodes pour trouver les ressources financières et les utiliser, et tout ce qu'il y avait encore de nécessaire pour créer et maintenir le pouvoir maritime, a jeté les fondations de la révolution industrielle dans les îles Britanniques³⁶. Cette argumentation fut d'abord

36 Cela est vrai même si l'on se tourne vers les états intellectuels de la révolution industrielle. L'invention du pendule balistique par Benjamin Robbins, qui le révéla en 1742 dans son traité sur la balistique, mena au développement de cette science et aux premiers effets de la science sur le dessin d'ingénierie, concernant la forme d'abord, par l'utilisation d'une meilleure poudre à canon, ensuite par un meilleur dessin des canons. Ce fut tout aussi vrai pour les arts mécaniques. La machinerie pour percer les canons, mise au point en Suisse au début du XVIII^e siècle et utilisée avec un considérable succès à l'arsenal royal de Woolwich à la fin du XVIII^e siècle, inspira la création du tour, lequel rendit ensuite possible la construction des machines à vapeur à haute pression en Grande-Bretagne uniquement. - Voir Carel de Beer (dir.), *The Art of Gunfounding: The Casting of Bronze Cannon in the Late 18th century*, Rotherfield (East Sussex), Jean Boudriot Press, 1991.

avancée par William Mc Neill³⁷, puis précisée et approfondie par Nicholas Rodger. Le résultat fut ce que, dans le présent volume, Nicholas Rodger dépeint comme la révolution fiscale et administrative pour mener la guerre navale ; il avance que cette révolution eut en profondeur des conséquences extrêmement importantes³⁸. Je suis d'accord avec ce point de vue, mais je voudrais ajouter que cette révolution fiscale et administrative soulignée par Nicholas Rodger dépendit des quatre révolutions dans la guerre navale que j'ai exposées, et qu'à la fin elle en a été la conséquence. En fait, la révolution fiscale et administrative et celle des opérations et des tactiques navales, associée à l'apparition des flottes de vaisseaux de ligne, ne furent que les côtés opposés d'une même pièce de monnaie. On ne pourra probablement pas répondre à la question de savoir quelle fut la première et à cet égard cette interrogation n'a pas de raison d'être : aucune des deux n'aurait pu intervenir sans l'autre.

37 *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force and Society since A. D. 1000*, Chicago, University of Chicago Press, 1982, spécialement chapitre 6, « The Military Impact of the French Political and the British Industrial Revolutions, 1789-1840 », p. 185-261.

38 Voir son article ci-après.

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 MARITIME¹

Gijs Rommelse
Institut Néerlandais d'Histoire Militaire

Peu d'historiens² de la guerre au début de l'époque moderne emploient le terme de « révolution » pour décrire la diversité des changements technologiques, organisationnels, financiers, culturels, stratégiques et tactiques qui ont concerné la guerre sur mer au cours des XVI^e-XVIII^e siècles. Pour sa part, Geoffrey Parker, qui est à l'origine du débat né au cours des années 1970 sur la révolution militaire, considérait que la guerre navale en fait partie³. Ce point de vue a reçu récemment le soutien de chercheurs comme Michael Palmer et John Guilmartin⁴. D'autres, néanmoins, comme Jeremy Black⁵, pensent qu'il faut éviter d'utiliser de manière étroite une telle association car il y a eu de réelles différences dans les changements qu'ont connus la guerre terrestre et la guerre maritime ; au demeurant, Jeremy Black n'est pas moins sceptique sur la nature révolutionnaire des

1 Traduction de Jean-Pierre Poussou.

2 J.R. Brujn (Université Leiden), J.R. Jones (Université de East Anglia), A.P. van Vliet (Institut néerlandais d'histoire militaire), J.D. Davies, R.S. Downing m'ont fait la grande amabilité de commenter les premières versions de cet article. Je les remercie très vivement pour les points de vue qu'ils m'ont exprimés. Bien entendu, les erreurs ou lacunes que l'on pourra encore y trouver sont entièrement de mon fait.

3 *The military revolution: military innovation and the rise of the West 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 82-114.

4 Michael Palmer, « The Military Revolution afloat: the era of the Anglo-Dutch Wars and the transition to modern warfare », *War in History*, 4, 1997, p. 123-149 ; John F. Guilmartin, « The Military Revolution: origins and first tests abroad », dans Clifford J. Rogers (dir.), *The Military Revolution Debate. Readings on the military transformation of early modern Europe*, Boulder, Westview Press, 1995, p. 299-333.

5 *Naval power. A history of warfare and the sea from 1500*, Houndsmill, Palgrave Macmillan, 2009, p. 47: « Dans la mesure où le concept d'une révolution militaire au début de l'époque moderne peut être utile, il est plus pertinent de l'appliquer aux réalités navales que terrestres, ce qui nous rappelle qu'il est problématique de traiter les deux comme si elles relevaient du même modèle ».

changements que l'on englobe sous le terme de révolution militaire⁶. Quant au regretté Jan Glete, dans son livre novateur *Navies and nations. Warships, navies and state building in Europe and America 1500-1860*⁷, comme dans un ouvrage plus récent : *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*⁸, non seulement il n'attire pas l'attention sur le caractère unique des changements navals du début de l'époque moderne, mais encore il explique qu'évolution ou « transformation » sont des termes plus appropriés que « révolution ». Et le point de vue de Louis Sicking est le même : « il semble plus approprié », écrit-il, « de parler d'une transformation navale »⁹. Pourtant, d'autres auteurs, comme Nicholas Rodger, utilisent les idées qui sont nées du débat sur la révolution militaire depuis les années 1970 pour souligner le caractère crucial et effectivement révolutionnaire par leur importance pour l'histoire générale des changements qui sont intervenus dans le domaine naval¹⁰. Quoiqu'il en soit, tous semblent au total être d'accord sur le fait que si l'on doit débattre d'une révolution militaire au début de l'époque moderne, elle ne peut laisser complètement de côté la guerre sur mer, comme l'avait fait Michael Robert quand il introduisit l'expression en 1956¹¹. Étant donné ces controverses sur l'existence ou non de la révolution militaire et sur la place mal définie qu'y occupe la guerre sur mer, des rencontres comme la présente table ronde semblent les endroits les plus appropriés pour en discuter afin d'examiner s'il y eut bien une révolution navale et, dans ce cas, quelles en furent les caractéristiques.

Un élément central de cette discussion doit être de savoir s'il y a des relations de réciprocité entre le volet économique de la raison d'État et la guerre navale. Le considérable accroissement du commerce maritime européen, la globalisation des intérêts économiques et spécialement l'évolution que connurent les politiques économiques eurent une énorme influence sur l'organisation, la composition, l'administration et le ravitaillement des flottes, les progrès technologiques à la fois des navires et des armements, la législation et l'organisation de la guerre privée, et plus particulièrement sur les stratégies politiques et militaires qui façonnaient les paramètres à partir

6 *Id.*, p. 44-48.

7 Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, p. 7-8.

8 London and New York, Routledge, p. 9-16.

9 « Naval warfare in Europe c. 1330-c. 1860 », dans Frank Tallett et David Trim (dir.), *European warfare 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 263.

10 Dans son article : « The military revolution at sea », republié dans Nicholas Rodger, *Essays in naval history, from medieval to modern*, Farnham and Burlington, Ashgate, 2009, p. 59-76.

11 « The Military Revolution 1500-1660 », republié dans *The Military Revolution Debate...*, *op. cit.*, p. 13-35.

desquels était conduite la guerre maritime¹². En retour, les changements qui intervinrent dans la guerre maritime eurent des conséquences importantes sur les économies nationales, les revenus potentiels issus de la taxation et en conséquence sur les capacités militaires des États. Il en résulta que les gouvernements et les bureaucrates du gouvernement en vinrent à retenir l'importance stratégique croissante de la puissance maritime, et furent amenés à explorer les moyens de la renforcer et de l'exercer. En d'autres mots, il y eut une étroite interaction entre la formation de l'État, les intérêts économiques et les évolutions de la guerre navale. Ce sont ces relations mutuelles qui sont donc le sujet de la présente contribution.

Il serait, bien évidemment, tout à fait irréaliste de penser que des questions aussi complexes peuvent être pleinement traitées en quelques pages. Il me fallait donc faire des choix, et c'est pourquoi j'ai choisi de ne pas traiter les aspects organisationnels, administratifs, logistiques et technologiques de la guerre maritime. De même, je ne tenterai pas de discuter les choses dans le détail. Mon but est de proposer une vue générale, avec un nombre limité d'exemples sur des points précis. Il me faut également présenter, dans cette introduction, une remarque finale concernant la terminologie : de nombreux historiens estimant aujourd'hui que le concept de « mercantilisme » est périmé, lui préfèrent celui de « politique économique ». Mais « politique économique » est un concept beaucoup trop large pour la démonstration que j'essaie de présenter dans cette contribution, car il couvre aussi les aspects fiscaux, financiers et administratifs de la formation de l'État. Je parlerai donc des aspects économiques de la raison d'État, utilisant dans ce but l'expression « la raison économique d'État »¹³ pour décrire les processus de gouvernement utilisés pour renforcer l'économie nationale ainsi que ses capacités politiques et militaires en créant une symbiose mutuellement bénéfique pour l'État et pour l'économie. Il s'agit donc des moyens d'une politique calculée d'une manière rationnelle pour faire progresser le commerce, la navigation et les manufactures d'une nation, et pour les protéger¹⁴.

12 Jan Glete, *Warfare at sea...*, *op. cit.*, p. 3.

13 Je voudrais remercier, à cet endroit, Jan Hartman et Arthur Weststeijn pour avoir porté à mon attention l'expression « la raison économique d'État », dans leur article à paraître : « An empire of trade. Commercial reason of state in seventeenth century Holland », dans Sophus Reinert et Pernille Roge (dir.), *Political economy of empire in the early modern world*, New York and Basingstoke, Palgrave Macmillan.

14 Le concept philosophique de raison d'État – ou, si l'on préfère, d'un intérêt d'État méthodiquement calculé – fut pour la première fois formulé en Italie au xvi^e siècle. Au cours du xvii^e siècle, il devint un principe directeur pour la conduite de la politique, et, après les traités de Westphalie de 1648, la base internationalement acceptée de la politique étrangère et des relations diplomatiques.

Le xvi^e siècle et la première moitié du xvii^e siècle ont connu trois développements qui, réunis, ont complètement modifié les conditions du commerce maritime, et qui sont fondamentaux pour l'argumentation que je présente. Tout d'abord, le volume et la complexité du commerce maritime européen s'accroissent considérablement, aussi bien par le nombre des navires et des gens qui y participaient, que pour la quantité et la variété des marchandises transportées, l'envergure des différents réseaux commerciaux et leur croissante interrelation... La navigation et le commerce européen évoluèrent presque au-delà de ce qu'on pouvait alors saisir. En second lieu, l'expansion de l'Europe, militaire, économique et politique, entraîna une globalisation des contacts et des intérêts économiques. Les Européens, en premier lieu les Portugais et les Espagnols, puis les Hollandais, les Anglais et les Français – à un moindre degré les Danois et les Suédois – cherchèrent à exploiter les richesses potentielles des commerces africains, américains et asiatiques. Les conséquences de ces efforts furent aussi diverses que d'une grande portée. Pour en préciser seulement certains, notons que le centre de gravité de l'économie glissa de la Méditerranée à l'Atlantique, que la culture matérielle de l'Europe et ses modèles de consommation furent enrichis par beaucoup de produits inconnus jusque là, que la science, la technologie et la cartographie firent de rapides progrès, que la possibilité d'obtenir ces nouveaux produits et les accès aux marchés d'outre-mer obligèrent les industries domestiques à se restructurer, et donc plusieurs des plus importants réseaux commerciaux européens à se modifier, enfin que les capacités politiques et militaires de plusieurs États européens furent énormément renforcées par les revenus issus du pillage et par la mise en place de nouvelles taxes, à l'assiette très élevée, prélevées sur les marchandises importées en Europe¹⁵.

Le troisième développement, qui est le plus important pour mon argumentation, découle des deux autres et concerne la symbiose qui s'installe entre l'évolution de l'économie et la formation de l'État. De plus en plus, les gouvernants et les bureaucrates reconnurent que le commerce, la navigation, l'industrie et la banque pouvaient et devaient servir les capacités politiques,

15 La bibliographie concernant ces sujets est très fournie. On se reportera donc à quelques travaux généraux de qualité : Geoffrey Scammell, *The first imperial age : European overseas expansion 1400-1715*, London, Routledge, 1989 ; Ronald Finlay et Kevin O' Rourke, « Commodity market integration 1500-2000 », dans Michaël Borda, Alan Taylor et Jeffrey Williamson (dir.), *Globalization in historical perspective*, Chicago, University of Chicago Press, 2003, p. 13-64 ; Thomas Brady, « The rise of merchant empires 1400-1700 », dans James Tracy (dir.), *The political economy of merchant empires. State power and world trade 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, p. 117-160.

gouvernementales, diplomatiques et militaires de l'État. Après tout, c'était la richesse économique qui constituait la base des impôts qui fournissaient aux gouvernements les ressources nécessaires pour créer et maintenir des armées, des navires et des bureaucraties. L'idée que l'expansion économique était la clé de l'accroissement de la puissance de l'État et de sa force militaire s'imposa graduellement en Europe au XVII^e siècle¹⁶. En conséquence, les politiques et les bureaucrates firent des efforts pour réguler et stimuler le commerce, la navigation et l'industrie, pour mettre en place des législations protectrices, pour ouvrir ou créer de nouveaux marchés extérieurs, et pour augmenter avec énergie les taux des impôts, et ils prirent des mesures restrictives concernant les produits et le commerce maritime étrangers¹⁷. Pour leur part, les élites marchandes cherchèrent à s'assurer le soutien politique, diplomatique, juridique et militaire de l'État contre les intérêts rivaux, qu'ils soient domestiques ou intérieurs. Ils renforcèrent leur influence politique par le moyen du lobbying et des pétitions ; ils apportèrent leur soutien à des leaders politiques et à des courtisans ; ils procurèrent aux gouvernements des prêts à bon marché ; ils publièrent des pamphlets pour influencer l'opinion publique. Dans quelques États, ces élites marchandes s'efforcèrent même de participer directement aux décisions politiques. Négociants et manufacturiers occupèrent des sièges dans des parlements provinciaux ou nationaux, et dans des comités chargés de proposer des conseils ; ils agirent aussi comme bureaucrates et magistrats dans les villes et cités¹⁸.

Cette symbiose entre l'État et l'économie fut d'abord pratiquée dans les cités-États maritimes de Venise et de Gênes, dans le royaume du Portugal, tourné vers la mer, et parmi les membres des villes de la Ligue Hanséatique. C'est dans la République hollandaise qu'apparut, à partir du début du XVII^e siècle,

- 16 J. Glete, *Navies and nations...*, *op. cit.*, p. 6-9 ; Michael Howard, *War in European history*, nouv. édition révisée, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 46-53 ; Frank Tallett, *War and society in early modern Europe 1495-1715*, London et New York, Routledge, 1992, p. 188-216 ; Michael Gerace, *Military power, conflict and trade*, London et Portland, Frank Cass Publishers, 2004, p. 79-80.
- 17 J. Glete, *Warfare at sea...*, *op. cit.*, p. 165-185 ; M. Howard, *War in history*, *op. cit.*, p. 38-53 ; M. Gerace, *Military power...*, *op. cit.*, p. 79-82.
- 18 Certes, les liens entre les intérêts commerciaux et la politique sont particulièrement étroits dans la République hollandaise, mais en France comme en Angleterre les groupes d'intérêts mercantiles font en sorte de représenter et de défendre les politiques économiques qui ont leur faveur : voir Robert Brenner, *Merchants and revolution. Commercial change, political conflicts and London's overseas trade 1550-1653*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995 ; Perry Gauci, *The politics of trade. The overseas merchants in state and society 1660-1720*, Oxford, Oxford University Press, 2001 ; Richard Bonney, *Political change in France under Richelieu and Mazarin 1624-1661*, Oxford, Oxford University Press, 1978 ; Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1980 ; Jean Meyer, *Colbert*, Paris, Hachette, 1981.

l'exemple le plus remarquable de cette symbiose, au point que de nombreux auteurs contemporains décrivaient – ou même ridiculisaient – cette République comme la personnification d'un État dominé par des marchands¹⁹. Les raisons qui expliquent ces descriptions et sarcasmes sont faciles à saisir : les corps centraux du gouvernement – les États Généraux en premier – étaient faibles comparés à la plupart des autres États européens. Les sept « Provinces Unies » s'étaient mises d'accord pour coopérer dans leur lutte contre l'Espagne, mais elles n'avaient pas transféré leur souveraineté à un gouvernement central ; les décisions politiques importantes ne pouvaient donc être prises qu'à l'unanimité, ce qui signifiait que souvent il fallait concilier des intérêts opposés. Or, une situation similaire existait au niveau provincial : les villes, la noblesse et les municipalités rurales s'efforçaient de défendre leurs intérêts particuliers. Cette structure décentralisée ralentissait à coup sûr les processus politiques et nuisait à l'efficacité des institutions hollandaises. Mais, par ailleurs, elle garantissait une place prééminente aux intérêts économiques dans les décisions politiques. La classe aristocratique des régents, lesquels étaient souvent issus de familles marchandes dont les intérêts résidaient toujours dans le commerce et l'industrie, pouvait seule occuper les fonctions politiques parce qu'ils étaient préparés à soutenir les intérêts économiques de leur ville ou de leur province²⁰. L'autre raison pour laquelle les Provinces-Unies étaient réellement devenues un État marchand est encore plus évidente : elles avaient été entraînées par leur révolte dans une guerre coûteuse contre l'Espagne des Habsbourg ; de ce fait, seuls les taxes et les emprunts publics avaient pu permettre de bâtir la puissance militaire nécessaire pour défendre leur indépendance et assurer la sécurité de leur territoire. La prospérité économique fut donc un point crucial des intérêts stratégiques des Hollandais²¹.

Le meilleur exemple de ce partenariat entre l'État et le commerce fut peut-être la fondation de la Compagnie hollandaise des Indes orientales en 1602. Johan van Oldenbarnevelt, le leader politique des Provinces-Unies, comprit que la structure fragmentée du commerce hollandais en Asie – il s'agissait d'un

19 Charles Wilson, *England's apprenticeship 1603-1763*, London, Longmans, Green & Co., 1965, p. 39-42 ; David Ormrod, *The rise of commercial empires. England and the Netherlands in the age of mercantilism 1650-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, p. 31-43.

20 Joop de Jong, *een deftig bestaan. Het dagelijks leven van regenten in de 17^e en 18^e eeuw*, Utrecht et Anvers, Kosmos, 1987, p. 31-82.

21 Johan Boogman, "The raison d'état politician Johan de Witt", *Acta Historiae Neerlandicae*, t. 11, 1978, p. 56-63 ; Martinus Franken, « The general tendencies and structural aspects of foreign policy and diplomacy of the Dutch Republic in the later half of the seventeenth century », *Acta Historiae Neerlandicae*, t. 3, 1968 ; Olaf van Nimwegen, "Army organization in western Europe 1500-1789", dans Frank Tallett et David Trim (dir.), *European warfare 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 170-171.

grand nombre de petites compagnies locales agissant les unes contre les autres – handicapait les résultats finaux et pouvait même entraîner des animosités politiques à l'intérieur de la République. Il força donc ces compagnies à se fondre dans une grande compagnie par actions qui reçut le monopole du commerce à l'est du cap de Bonne-Espérance ; en outre, la nouvelle compagnie se vit déléguer des pouvoirs régaliens : elle pouvait faire la guerre et signer des traités avec des potentats asiatiques. Le but de van Oldenbarnevelt était double : maximiser les profits de la VOC²², et par là accroître la richesse dont la République hollandaise tirait sa force politique et militaire, mais aussi rendre la compagnie capable d'infliger un maximum de dommages aux intérêts stratégiques espagnols et portugais. Comme cet exemple le montre, l'État et le commerce pouvaient marcher la main dans la main. La création de la nouvelle compagnie s'avéra très vite un succès car elle commença aussitôt à produire de grands profits, et elle causa des dommages significatifs au commerce et à la navigation ennemis²³.

La République hollandaise est parfois considérée comme l'opposé d'un État mercantiliste parce qu'elle n'avait pas les structures d'un gouvernement centralisé et parce qu'elle favorisait la liberté des mers. La plupart des historiens mettent aujourd'hui l'accent sur son incapacité finale à formuler une réponse adéquate aux politiques mercantilistes agressives mises en œuvre par l'Angleterre et la France durant la seconde moitié du XVII^e siècle²⁴. Néanmoins, la politique économique hollandaise ne fut pas intrinsèquement inefficace, cependant que les motifs qui la définissaient n'étaient pas absolument différents de ceux de la politique menée par les Français, les Anglais, les Suédois ou les Danois²⁵. Il est

22 Il s'agit de l'abréviation du nom hollandais de la Compagnie des Indes orientales : *Verenigde Oostindische Compagnie* (N. du T.).

23 Jur van Goor, *De Nederlands koloniën. Geschiedenis van de Nederdlandse expansie 1600-1975*, Bilthoven, SDU, 1994, p. 25-37 ; Victor Enthoven, « Van steunpilaar tot blok aan het been. De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Unie », dans Gerrit Knaap et Ger Teitler (dir.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie*, Leiden, KITLV Uitgeverij, 2002, p. 35-58.

24 D. Ormrod, *The rise of commercial empires...., op. cit.*, p. 337-338 ; Patrick O'Brien, « Mercantilism and imperialism in the rise and decline of the Dutch and British economies, 1585-1815 », *De Economist*, t. 148, 2000, p. 469, 485-486, 496 ; Marjolein't Hart, « Freedom and restrictions. State and economy in the Dutch Republic 1570-1670 », dans Karel Davids et Leo Noordegraaf (dir.), *The Dutch economy in the Golden Age*, Amsterdam, NEHA, 1993, p. 105-130.

25 Peter Klein a avancé que la politique économique hollandaise n'était pas si différente des politiques mercantilistes française et anglaise : voir « A new look at an old subject : Dutch trade policy in the age of mercantilism », dans Simon Groenveld et Michael Wintle (dir.), *State and government: government and the economy in Britain and the Netherlands since the Middle Ages*, Zutphen, Walburg Pers, 1992, p. 39-49. - Pour sa part, Willem Voorthuysen a estimé que la République hollandaise pouvait être considérée comme un État mercantiliste

possible toutefois qu'elle ait manqué de la cohérence que les États centralisés étaient capables d'imposer, par le fait qu'elle résultait de consensus et de compromis issus d'une plus grande variété de groupes d'intérêts. À l'opposé, en Angleterre et en France, les intérêts locaux et régionaux n'étaient le plus souvent pas pris en compte, et donc sacrifiés à ceux des groupes mercantiles dominants ou influents, ou encore, dans le cas de la France, à ce que requérait le grand dessein de Louis XIV²⁶.

246

Ce qui est plus important pour l'argumentation présentée ici, c'est la constatation qu'à partir de 1650 la primauté économique des Hollandais fut contestée par les Anglais et également, à partir de 1664, par le mercantilisme français. Des droits de douane prohibitifs, des interdictions placées sur le commerce étranger, des restrictions à l'exportation de matières premières et à l'importation de produits finis, un soutien à la fois politique et pratique à des industries nouvelles, l'utilisation des représentations diplomatiques et de la violence militaire furent notamment les instruments utilisés pour mettre fin à l'hégémonie hollandaise dans le commerce international et la navigation. Les Anglais et les Français étaient déterminés à moissonner ce qui leur appartenait « naturellement ». Il n'en est pas moins ironique de constater que nombre des décisions politiques adoptées étaient en fait copiées sur les exemples hollandais. Les architectes des mercantilismes anglais et français, Sir George Downing et Jean-Baptiste Colbert avaient une connaissance approfondie des pratiques économiques et de la politique hollandaises, et ils s'en servirent pour de grands résultats²⁷.

LA PUISSANCE NAVALE UTILISÉE COMME INSTRUMENT DE LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE

Il est évident que la puissance navale fut, au XVII^e siècle, un élément clé de la mise en œuvre de la raison d'État dans le domaine économique, mais, bien entendu, ce n'était pas une nouveauté car, depuis longtemps, la guerre

car sa politique de « laissez-faire » était simplement une politique économique aussi pragmatique et opportuniste que les mercantilismes français et anglais : voir *De Republiek der Verenigde Nederlanden en het mercantilisme*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1964.

26 J'ai déjà exprimé cela dans « Mercantilisme in de politieke ideologie van de Ware Vrijheid 1650-1672 », *Historisch Tijdschrift Holland*, t. 40, 2008, 2, p. 97-113.

27 R. Brenner, *Merchants and revolution...*, *op. cit.* ; Jonathan Israël, « England's mercantilist response to Dutch world trade primacy 1647-1674 », dans *State and government...*, *op. cit.*, p. 50-61 ; Gijs Rommelse, « The role of mercantilism in Anglo-Dutch political relations 1650-1674 », *Economic History Review*, t. 63, 2010, 3, p. 591-611 ; Jonathan Scott, « Good night Amsterdam: Sir George Downing and Anglo-Dutch statebuilding », *English Historical Review*, t. 118, 2003, p. 337 ; Michel Vergé-Franceschi, *Colbert : la politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003, p. 238-241 et 342-360.

sur mer était traditionnellement liée à des intérêts économiques²⁸. À la fin du Moyen Âge, Venise, Gênes et la Ligue Hanséatique comptaient parmi les puissances navales européennes les plus dominatrices. Leur force était basée sur le commerce maritime qui leur fournissait les moyens financiers de construire et d'équiper des navires, aussi bien que l'expertise technique nécessaire pour mener la guerre sur mer. La relation était encore une fois réciproque : dans une très large mesure, la puissance navale était employée pour assurer l'expansion des intérêts économiques et les défendre, tout comme elle était essentielle pour leur survie politique et militaire. D'un autre côté, les États avec des structures sociales féodales et des économies largement inchangées n'avaient recours que de manière occasionnelle à la force navale ; par ailleurs, ils manquaient souvent des capitaux, des infrastructures, de la main-d'œuvre et de l'expertise maritimes nécessaires pour maintenir une puissance navale permanente et lui permettre d'agir²⁹.

L'importance stratégique de la projection de la puissance navale³⁰ s'accrut considérablement durant les xv^e et xvi^e siècles, par suite de la globalisation des intérêts économiques européens. Le Portugal et l'Espagne, qui avaient été les pionniers de l'expansion européenne, voulaient garder leurs empires commerciaux et territoriaux contre leurs possibles concurrents. En 1494, les deux pays signèrent le fameux traité de Tordesillas pour essayer de diviser le monde entre eux. Mais les autres pays européens choisirent d'ignorer cet accord, se servant, lorsqu'ils étaient protestants, de l'approbation officielle du Vatican comme motif pour le rejeter. En fait, le Portugal et l'Espagne ne se basèrent pas sur ce traité bilatéral pour défendre leurs intérêts d'outre-mer : ils organisèrent leurs empires, au moins formellement, comme des activités contrôlées par l'État, et utilisèrent les revenus qui en provenaient pour développer ou louer de puissantes flottes chargées de protéger leurs forts et factoreries, d'assurer la continuité de leur commerce et de leurs communications, et de tenir leurs rivaux à l'écart de ce qu'ils considéraient comme le domaine que Dieu leur avait donné. Ils essayèrent aussi de garder secret leur savoir-faire cartographique, climatologique et commercial. Pourtant, malgré les mesures qu'ils prirent, il leur

28 David Trim et Mark Fissel, « Conclusion », dans David Trim et Mark Fissel (dir.), *Amphibious warfare 1000-1700. Commerce, state formation and European expansion*, Leiden and Boston, Brill, 2006, p. 422-427.

29 J. Glete, *Warfare at sea...*, *op. cit.*, p. 2-16 ; J. Black, *Naval power...*, *op. cit.*, p. 2 ; Susan Rose, *Medieval naval warfare 1000-1500*, Abingdon et New York, Taylor & Francis Ltd, 2005, p. 93-95, 100-122 ; Louis Sicking, « Amphibious warfare in the Baltic: the Hansa, Holland and the Habsburgs (Fourteenth –Sixteenth Centuries) », dans D. Trim et M. Fissel, *Amphibious warfare 1000-1700...*, *op. cit.*, p. 69-101.

30 Il s'agit de la capacité pour une puissance navale de se développer à d'importantes distances, y compris loin de ses bases (N. du T.).

fut impossible d'empêcher l'intrusion de compétiteurs dans les commerces atlantiques et asiatiques. Au cours du XVII^e siècle, les Portugais furent obligés d'abandonner de nombreuses possessions africaines et asiatiques aux compagnies de commerce hollandaises et anglaises ; quant aux Espagnols, ils ne réussirent pas à empêcher les Anglais, les Français, les Suédois et les Hollandais de créer des colonies en Amérique du Nord. Néanmoins, la résistance portugaise réussit à garder intacte une partie de l'empire et, malgré le déclin de l'Espagne comme grande puissance, ses positions en Amérique Latine et en Méso-Amérique ne furent jamais sérieusement défiées³¹.

248

Comme les royaumes ibériques, la Ligue Hanséatique et les cités-États italiennes, les Provinces-Unies utilisèrent leurs capacités navales pour défendre leurs intérêts économiques et maritimes. C'était une tâche considérable : les flottes de commerce et de pêche des Hollandais étaient énormes et leurs navires opéraient dans le monde entier. Or, la localisation géographique de leur pays rendait leurs navires très vulnérables à leurs ennemis. Durant la guerre de Quatre-Vingt ans contre l'Espagne, une part importante de leur puissance navale disponible fut utilisée pour protéger leurs navires de commerce et leurs pêcheries contre les corsaires opérant à partir des ports flamands appartenant aux Espagnols. Les convois marchands furent escortés, les navires de pêche gardés, les corsaires ennemis traqués et capturés. En outre, un blocage permanent de la côte flamande fut maintenu. Pourtant, malgré tous ces efforts, un grand nombre de vaisseaux hollandais furent pris et leurs équipages amenés pour rançon dans les ports flamands³². Des actions préventives furent également nécessaires partout. Ainsi, les corsaires nord-africains faisaient leur proie des navires de commerce hollandais et les riches flottes de la VOC avaient besoin d'une protection lors de la dernière phase de leur retour dans la mère patrie. Il fallut donc escorter de manière fréquente les convois à travers la Méditerranée, l'Atlantique et la mer du Nord³³. Les intérêts économiques demandèrent aussi des expéditions

31 Charles Boxer, *The Portuguese seaborne empire 1415-1825*, London, Hutchinson 1969, p. 39-64 et 106-127 ; J. Glete, *Navies and nations...*, op. cit., p. 124-125 ; id., *Warfare at sea*, op. cit., p. 76-92 ; David Goodman, *Spanish naval power 1559-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press 1997, p. 1-29 ; Ronald Findlay et Kevin O'Rourke, *Power and plenty. Trade, war and the world economy in the Second Millenium*, Princeton, Princeton University Press, 2007, p. 145-167.

32 Adri van Vliet, *Vissers en kapers. De zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerke kapers (ca. 1580-1648)*, The Hague, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994, p. 93 131 et 209-241 ; Roland Baetens, « The organization and effect of Flemish privateering in the seventeenth century », *Acta Historiae Neerlandicae*, t. 9, 1976, p. 48-76 ; Robert Stradling, « The Spanish Dunkirkers 1621-48: a record of plunder and destruction », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, t. 93, 1980, p. 541-588.

33 Jaap Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^e en 18^e eeuw*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 1998, p. 25-38.

punitives : c'est ainsi que les escadres hollandaises entrèrent régulièrement en Méditerranée pour courir contre les corsaires nord-africains afin de les forcer à signer et à respecter les traités de paix³⁴. La meilleure illustration des priorités stratégiques de la puissance navale hollandaise est peut être leur intervention, à un niveau exceptionnellement élevé, dans la Baltique, entre 1658 et 1660 : la guerre entre le Danemark et la Suède menaçait d'interrompre le trafic maritime marchand en Baltique, alors qu'il était crucial pour l'économie maritime hollandaise ; les États -Généraux décidèrent donc d'envoyer une flotte de 35 vaisseaux de guerre – portée ensuite à 75 – pour restaurer l'équilibre politique et forcer la Suède à commencer des négociations de paix³⁵.

LES CONSÉQUENCES DE LA PUISSANCE NAVALE SUR LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE

Les défenseurs anglais et français des thèses mercantilistes, comme Sir George Downing, Jacques, duc d'York, ou Jean-Baptiste Colbert croyaient que la disponibilité de la puissance maritime et sa capacité à couvrir de longues distances étaient des outils essentiels pour mener une politique économique : les flottes pouvaient être utilisées pour protéger le commerce et la navigation, développer la présence coloniale – si nécessaire aux dépens des autres États – et infliger des dommages aux économies concurrentes³⁶.

La relation entre la puissance navale et le mercantilisme était réciproque comme le montra la seconde guerre anglo-hollandaise (1665-1667). Charles II d'Angleterre avait hérité des régimes de l'Interrègne la plus puissante flotte du monde. Avec cette arme à sa disposition, le roi fut sensible aux arguments du parti de la guerre, mené par son jeune frère, Jacques, duc d'York, qui venait d'être nommé Premier Lord de l'Amirauté, en faveur d'une politique mercantiliste toujours plus agressive. Le non moins agressif ambassadeur à La Haye, Sir George Downing, n'avait guère besoin de pression pour soutenir ses demandes pour des concessions et des compensations économiques par la menace directe de la violence militaire. En 1663, la Company of Royal Adventurers trading into Africa, qui avait été créée récemment, et qui comptait parmi ses actionnaires des membres de la famille royale, des courtisans et des

34 Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenzoon de Ruyter*, Amsterdam et Anvers, Arbeiderspers, 1996, p. 91-95, 114-121, 123-127.

35 R. Prud'homme, *Rechterhand...*, *op. cit.*, p. 105-114 ; Nicolaas Noordam, *De Republiek en de Noordse Oorlog 1655-1660*, Assen, Uitgeverij Van Gorcum, 1940.

36 C. Wilson, *England's apprenticeship...*, *op. cit.*, p. 268 ; J. Scott, « Goodnight Amsterdam... », art. cit., p. 349 ; M. Vergé-Franceschi, *Colbert...*, *op. cit.*, p. 367-370 ; Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires de Septentrion, 2000, p. 154-157.

hommes politiques de premier plan, fut aussitôt capable « d'emprunter » un nombre suffisant de navires de guerre pour lancer une attaque contre les possessions africaines de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales. En 1664, Jacques envoya une escadre pour capturer la colonie hollandaise de la Nouvelle-Hollande, puis, plus tard au cours de cette même année, pour essayer d'intercepter le convoi hollandais se dirigeant vers Smyrne³⁷. Ce fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase : les États-Généraux déclarèrent la guerre³⁸. On peut donc douter que le mercantilisme anglais aurait été autant agressif s'il n'avait pu bénéficier de la puissance militaire navale pour le soutenir.

250

À cet égard, les historiens doivent cependant se garder de toute exagération : la guerre se termina en désastre pour l'Angleterre, ce qui contribua à créer une sévère crise politique et financière, affectant la stabilité du régime de la Restauration ; en outre, non seulement elle ne réussit pas à remplir l'objectif de primauté économique comme l'avaient espéré les mercantilistes anglais, mais le raid hollandais sur la Medway, par lequel se termina la guerre en 1667, fut une profonde humiliation pour la puissance navale anglaise. En d'autres termes, l'expérience mercantiliste avait subi un sévère revers, ce qui amena, pendant un temps, Charles II à cesser de miser à nouveau sur cette politique. Il est clair, néanmoins, qu'en dépit du fait que ce comportement hyperagressif des Anglais avait disparu, l'importance de la puissance navale continua à nourrir leurs pratiques, politiques et théories mercantilistes³⁹. Autrement dit, le mercantilisme anglais fut façonné selon les paramètres de la capacité navale.

Au début des années 1660, la France commença à développer systématiquement une flotte dans le but de rivaliser avec l'Angleterre, l'Espagne et les Provinces-Unies⁴⁰. Ce n'était qu'un des éléments d'un ensemble de décisions politiques ayant pour but de bâtir plus ou moins simultanément l'État louis-quatorzien, parmi lesquelles figuraient aussi la création de compagnies de commerce organisées par l'État et la mise en place de droits de douane protecteurs. Non seulement il était clair que Louis XIV se souciait énormément de ne pas faire

37 Nicholas Rodger, *The command of the ocean. A naval history of Britain 1649-1815*, London, Penguin, 2004, p. 65-68 ; James Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the seventeenth century*, New York, Pearson Education Ltd, 1996, p. 145-156.

38 Gijs Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War. International raison d'état, mercantilism and maritime strife*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2006, p. 121.

39 Sari Hornstein, *The Restoration navy and English foreign trade 1674-1688*, Aldershot, Ashgate, 1991, p. 53-264 ; J. Jones, *Anglo-Dutch Wars...*, op. cit., p. 82-103 ; N. Rodger, *The command of the ocean...*, op. cit., p. 87-94 et 160-163 ; Paul Kennedy, *The rise and fall of British naval mastery*, London, Penguin, 1976, p. 58-67.

40 Alan James, *The navy and government in early modern France 1572-1661*, Woodbridge, Boydell Press, 2004 ; P. Villiers, *Les Corsaires du littoral...*, op. cit., p. 154-157 ; M. Vergé-Franceschi, *Colbert...*, op. cit., p. 367-370.

prendre trop facilement des risques à ses coûteux investissements navals, mais encore que sa nouvelle flotte serait au moins en partie utilisée pour développer la présence coloniale française, notamment aux Indes occidentales⁴¹. Plus qu'en Angleterre, le mercantilisme français était imposé par l'État, et n'était qu'un élément de la grande stratégie du souverain pour renforcer l'État français et la royauté⁴². Cela signifie que la puissance navale française n'a pas aidé à façonner la politique mercantiliste, comme cela a été le cas en Angleterre. Il est clair, néanmoins, que les possibilités navales ainsi créées déterminaient, au moins à quelque degré, comment la politique mercantiliste française pouvait être mise en œuvre⁴³.

La puissance navale, cependant, n'a pas seulement influencé les paramètres qui ont présidé au développement du mercantilisme, elle est aussi devenue, par elle-même, une cause de la raison économique d'État. Au début de l'époque moderne, la guerre navale a connu un fort accroissement de la taille des vaisseaux et des flottes. L'introduction des batteries de canons en bordée et les innovations tactiques comme la ligne de bataille en furent partiellement responsables. Il en résulta que le coût de la construction des navires et de la maintenance des flottes s'éleva énormément, poussant à leurs limites les finances, les infrastructures et l'organisation administrative des États. Ceux-ci durent en permanence protéger les impôts existants et chercher à accroître leurs revenus par de nouvelles impositions. De ce fait, l'adoption des politiques économiques fut aussi imposée par le besoin de financer une politique navale toujours plus coûteuse⁴⁴.

LES ÉTATS ET LA GUERRE DE COURSE

Infliger des dommages directs aux positions économiques et maritimes des ennemis n'était pas le privilège de la seule marine de guerre. Pratiquement tous les gouvernements avaient recours à l'engagement d'entrepreneurs privés qui affrétaient des navires de guerre dans le but de capturer des vaisseaux ennemis. Le statut de la course était un domaine controversé : on pouvait

41 Au cours de la seconde guerre anglo-hollandaise, Louis XIV refusa que sa flotte se joigne à celle de ses alliés hollandais contre la flotte anglaise. À la place, il envoya des navires de guerre dans les Indes occidentales pour y étendre les possessions coloniales françaises.

42 David McNally, *Political economy and the rise of capitalism. A reinterpretation*, Berkeley, Los Angeles and London, University of California Press, 1968, p. 66-74.

43 Dans *Navies and nations*, op. cit., p. 187, Jan Glete explique que des groupes maritimes et commerciaux français « se trouvaient parmi les intérêts soutenant la nouvelle Marine ».

44 Sur cette relation, voir James Scott Wheeler, *The making of a world power: war and the military revolution in seventeenth-century England*, Stroud, Sutton Publishing, 1999; Id., *The Irish and British wars 1637-1654. Triumph, tragedy and failure*, London and New York, Routledge, 2002.

avoir la tentation de la considérer comme faisant partie de la capacité navale d'un État, mais sa légalité n'était pas claire⁴⁵. Cela s'accompagnait en outre d'un dilemme plus pratique. Sans aucun doute, la course avait ses avantages : l'État recevait un pourcentage de tous les revenus ; il n'avait à effectuer aucun investissement matériel ou financier ; les ennemis souffraient de dommages directs économiques et militaires ; les pertes infligées affectaient le moral des populations ennemies, ce qui accroissait la pression publique pour mettre fin à la guerre ; la course procurait du travail et des revenus à une main-d'œuvre affectée par la stagnation économique⁴⁶. Mais elle avait aussi ses désavantages. Tout d'abord, les corsaires transgressaient le monopole qu'avait l'État de la violence militaire, ce qui minait son pouvoir et son autorité ; la course pouvait aussi mener à des actions se situant relativement hors la loi ; les corsaires étaient officiellement contrôlés et ils devaient verser une caution pour garantir la bonne conduite de leur équipage, mais, en réalité, ce contrôle de l'État était faible ou absent, avec pour conséquence que les abus physiques, les vols et la corruption restaient impunis⁴⁷. Un autre problème, encore plus pratique, était la compétition qui existait entre les bureaux de recrutement des marines et ces entrepreneurs privés pour embaucher une main-d'œuvre expérimentée : les Marines d'État ne pouvaient rivaliser avec les salaires payés par les corsaires et l'attrait financier des prises. Les gouvernements résolvaient ce problème en mettant un embargo temporaire sur la course et le commerce maritime, jusqu'à ce que la flotte de guerre soit suffisamment pourvue en équipages. Mais les

45 C'est très bien montré dans la subtile vue d'ensemble sur la course hollandaise proposée par Joke Korteweg, dans *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2006. Il définit la course comme une « piraterie légale ».

46 P. Villiers, *Les Corsaires du littoral....*, op. cit., p. 14-18 ; David Starkey, *British privateering enterprise in the eighteenth century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990, p. 253-265 ; Ivo van Loo, « Kaapvaart, handel en staatsbelang. Het gebruik van kaapvaart als maritiem machtsmiddel en vorm van ondernemerschap tijdens de Nederlandse Opstand 1568-1648 », dans Clé Lesger et Leo Noordegraaf (dir.), *Ondememers en bestuurders. Economie en politiek in de Noordelijke Nederlanden in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Amsterdam, NEHA, 1999, p. 349-368 ; Louis Sicking, « State and non-state violence at sea : privateering in the Habsburg Netherlands », dans David Starkey et Morten Hahn-Petersen (dir.), *Bridging troubled waters. Conflict and co-operation in the North Sea region since 1550*, Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 2005, p. 31-43 ; Adri van Vlket, « Privateering as an instrument of economic and naval warfare in Flanders, Zeeland and Holland 1568-1697 », *ibid.*, p. 45-57.

47 Marjolein 't Hart, « Kaapvaart en staatsmacht. Dilemma's van de geprivatiseerde oorlogsvoering op zee », *De Zeventiende Eeuw*, t. 13, 1997, p. 424-437 ; Johan van Niekerk, *The developments of the principles of insurance law in the Netherlands from 1500 to 1800*, Johannesburg, Juta & Co Ltd, 1998, t. 1, p. 395-402 ; Janice Thompson, *Mercenaries, pirates and sovereigns. Statebuilding and extra-territorial violence in early modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994, p. 22-25 et 69-76.

corsaires n'étaient pas contents de ces mesures qui permettaient à leurs proies potentielles de trouver des refuges. Néanmoins, en dépit de ces conflits d'intérêt, en pratique les relations entre l'État et les corsaires étaient une symbiose, comme le prouve le fait que des courtisans, des hommes politiques et des membres du gouvernement eux-mêmes investissaient dans des navires de guerre privés. En d'autres termes, la course amenait des gens appartenant à des milieux sociaux, politiques et économiques très différents, à prendre des parts d'intérêts dans la guerre maritime⁴⁸.

La course fut sans aucun doute un outil utile pour la guerre économique, mais elle ne garantissait nullement que l'ennemi souffrirait des dommages significatifs pour ses intérêts économiques stratégiques. Les corsaires recherchaient leur propre profit et n'étaient que malaisément conduits à servir les grands plans de l'État, ce qui rendait pratiquement impossibles des opérations à grande échelle⁴⁹. Pourtant, en dépit de ces limites et des dilemmes suscités par la course, dont nous avons déjà parlé, la plupart des États cherchaient à mobiliser le potentiel de guerre privée disponible. Dans ce contexte, le subtil glissement de terminologie qui concerna la course anglaise, est intéressant : traditionnellement, des *letters of marque*⁵⁰ étaient données en dehors du temps de guerre dans le but de causer des dommages aux économies concurrentes, tandis que les *letters of reprisal*⁵¹ pouvaient être octroyées à tout moment à des individus qui voulaient se venger d'un affront spécifique subi des mains d'un étranger ; quand toutes les procédures avaient échoué, le plaignant pouvait obtenir le droit de s'emparer de navires ou de marchandises appartenant à la nation de cet étranger pour le même montant⁵². Une *letter of reprisal* était donc considérée comme un moyen légal, et non pas comme un acte de guerre. Bien avant le début de la seconde guerre anglo-hollandaise, cependant, Charles II décida d'en appeler à une *general reprisal*⁵³, la nation anglaise ayant souffert, de la part de la République hollandaise, des dommages économiques⁵⁴ ; de ce fait, à ses yeux, le recours à des corsaires, en même

48 G. Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War...*, *op. cit.*, p. 125 ; David Davies, *Pepys's navy. Ships, men and warfare 1649-1689*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 119-120.

49 I. van Loo, « Kaapvaart, handel en staatsbelang... », *art. cit.*, p. 363-368.

50 Il s'agit bien sûr des lettres de marque. Comme pour les expressions qui suivent, dans la mesure où il s'agit d'une discussion terminologique, j'ai préféré laisser le texte anglais (N. du T.).

51 Lettres de représailles (N. du T.).

52 P. Villiers, « Privateering and North Sea conflict c. 1500-1715 », dans D. Starkey et M. Hahn-Pedersen, *Bridging troubled waters...*, *op. cit.*, p. 11.

53 Représailles générales (N. du T.).

54 G. Rommelse, « English privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch War (1664-1667) », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, t. 22, 2003, p. 21.

temps qu'à la Marine, était parfaitement justifié. Les corsaires étaient présentés comme les vengeurs de la nation, et cela suggère qu'ils étaient considérés comme faisant partie de la puissance navale anglaise⁵⁵.

La plupart des États qui avaient de puissantes marines, considéraient la course comme un outil additionnel dans le potentiel militaire. Pour des nations plus petites, qui manquaient souvent des ressources nécessaires pour mettre sur pied de grandes flottes de guerre, la course était en fait la pierre angulaire de leur puissance navale. C'était le cas de l'Écosse : celle-ci n'eut pas les moyens d'affronter la flotte hollandaise au cours des trois guerres anglo-hollandaises du XVII^e siècle, mais elle fut néanmoins capable d'infliger des dommages importants au commerce maritime hollandais⁵⁶. Selon l'historien écossais, Steve Murdoch, « par leurs prises, les Écossais prennent aisément place parmi les "joueurs sérieux" (*serious players*) dans le second comme dans le troisième conflit anglo-hollandais des années 1660 et 1670 »⁵⁷. Un autre bon exemple d'un petit État se servant des corsaires comme moyen de puissance navale est fourni par le Portugal lors de sa guerre avec les Provinces-Unies. Les Hollandais demandaient des compensations pour les pertes que leur Compagnie des Indes occidentales avait éprouvées lorsque les Portugais avaient reconquis le Brésil en 1654. En 1657, les États-Généraux en prirent prétexte pour déclarer la guerre au Portugal et pour envoyer une flotte bloquer Lisbonne. De son côté, la VOC se saisit de cette opportunité pour achever de conquérir les territoires, forts et factoreries portugais en Asie⁵⁸. Les Portugais ne pouvaient rivaliser avec la puissance navale hollandaise : c'est pourquoi ils donnèrent des lettres de marque à des corsaires aussi bien français, anglais, écossais que dunkerquois⁵⁹ ; les Hollandais le considérèrent comme une violation du droit international puisque les Portugais avaient donné des lettres de course à des étrangers. Louis XIV était prêt à décréter une interdiction, mais le gouvernement anglais était trop désireux de permettre

254

55 Cela ne signifie pas cependant que les lettres de marque deviennent quelque chose du passé. Des lettres de marque et de représailles continuent à être données. C'est seulement au XVIII^e siècle que la distinction devient une simple formalité. - Voir à ce sujet D. Starkey, *British privateering...*, op. cit., p. 20-22.

56 Steve Murdoch, Andrew Little et Angelo Forte, « Scottish privateering. Swedish neutrality and prize law in the Third Anglo-Dutch War 1672-1674 », *Forum Navale – Yearbook of the Swedish Society for Maritime History*, t. 59, 2003, p. 37-65.

57 *The terror of the seas? Scottish maritime warfare 1513-1713*, Leiden and Boston, Brill 2010, p. 326.

58 Jonathan Israël, *The Dutch Republic. Its rise, greatness and fall 1477-1806*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 738 ; George Weinsius, « Luso-Nederlandse rivaliteit in Azie », dans Gerrit Knaap et Ger Teitler (dir.), *De verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie*, Leiden, KITLV Uitgeverij, 2002, p. 105-130.

59 Dunkerque avait été conquise par Cromwell en 1658.

à ses ressortissants de participer à l'effort de guerre portugais, et sans aucune honte il leur permit de continuer à le faire, alors même que les négociations de paix avaient déjà abouti⁶⁰.

Un troisième exemple qui illustre mon argumentation est celui de la guerre de course française durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). C'est au cours de ce conflit que le cœur de la puissance navale française passa de la bataille ouverte à la lutte économique. En 1690, les Français gagnèrent la bataille de Beachy Head contre les flottes réunies de l'Angleterre et des Provinces-Unies mais, deux ans plus tard, la défaite de La Hougue et le déclin qui s'ensuivit de la puissance navale française amenèrent à revoir la stratégie. La bataille ouverte fut abandonnée au profit de l'emploi, pour infliger le maximum possible de dommages à la navigation ennemie, de corsaires et de bâtiments isolés. Cette transformation de la puissance navale française fut, bien entendu, nécessitée par les évidentes limites de la flotte française pour affronter des batailles navales. Cependant, ce qui était apparu comme une mesure imposée par l'urgence, évolua comme une caractéristique permanente de la puissance navale française, qui combinait désormais plusieurs instruments, des vaisseaux de guerre opérant aux côtés de navires corsaires

CONCLUSION : Y-A-T IL EU UNE RÉVOLUTION NAVALE ?

Un grand nombre d'articles et d'ouvrages érudits sur les causes et les caractéristiques des révolutions ont été publiés à partir du moment où les analyses comparatives des révolutions sont devenues un domaine particulièrement important des recherches depuis les années 1970. Les historiens, les sociologues et les spécialistes en science politique (*political scientists*) ont tous contribué à une connaissance plus approfondie de ces si complexes phénomènes⁶¹. Néanmoins, cela ne rend pas aisé de démontrer qu'il y eut une révolution de la guerre navale au début de l'époque moderne. Aujourd'hui, la plupart des auteurs en viennent à décrire la révolution comme une phase ou un processus de changements fondamentaux, mais utiliser cette définition amène presque automatiquement à des discussions sémantiques. Par ailleurs, on sait que les

60 G. Rommelse, « Ondertusschen continueren de caepers in hare roverijen. De Republiek, Duinkerken en de dynamiek van de internationale kaapvaart, 1658-1662 », dans Maurits Ebben et Pieter Wagenaar (dir.), *De cirkel doorbroken. Met nieuwe ideeën terug naar de bronnen. Opstellen over de Republiek*, Leiden, Leidse Historische Studiën, 2006, p. 150-160.

61 Voir les exemples classiques de ces études que sont Eric Hobsbawm, *The age of revolution: Europe 1789-1848*, London, Weidenfeld & Nicolson, 1962 ; Theda Stockpol, *States and social revolutions. A comparative analysis of France, Russia and China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979 ; Charles Tilly, *From mobilization to revolution*, New York, Addison Wesley Publishing Co., 1978.

développements historiques sont rarement unidimensionnels, de telle sorte que des continuités et des discontinuités peuvent être mélangées à une même époque. Cela signifie, en fin de compte, que les perspectives thématiques et chronologiques des historiens déterminent s'il y eut ou non une révolution, ou si des termes comme « évolution » ou « transformation » ne sont pas davantage appropriés.

256 Si nous acceptons l'idée qu'il y a bien eu une révolution militaire au début de l'époque moderne – et un grand nombre de spécialistes penchent dans ce sens – il n'y a pas de raison pour ne pas parler également d'une révolution navale. Il y a en effet d'importantes ressemblances entre ces deux révolutions : l'énorme accroissement de l'échelle de la guerre, la profonde influence de l'innovation technologique sur les aspects techniques et tactiques de la guerre, les énormes investissements financiers auxquels les États furent contraints pour bâtir et maintenir leur capacité militaire, le développement des organisations bureaucratiques et logistiques pour faciliter les campagnes militaires et pour les administrer, la standardisation des structures de commandement, des uniformes et des communications, enfin la professionnalisation du corps des officiers ne sont que quelques-uns des exemples de similitude les plus évidents⁶². Cependant, il y a aussi des différences significatives. Les États territoriaux ont été pendant longtemps les forces dominantes dans la guerre terrestre, mais leur rôle prééminent dans la guerre navale est quelque chose de nouveau. L'usage privé de la violence a continué d'être un trait important de la guerre sur mer, alors que les États ont réussi à monopoliser les hostilités terrestres à un degré beaucoup plus étendu. Une autre différence significative a été l'influence des intérêts économiques et politiques sur les stratégies politiques et militaires. Comme je l'ai avancé dans ma présentation de la présente discussion, les intérêts économiques et maritimes ont joué un rôle crucial dans les stratégies de projection de la puissance navale⁶³ ; à l'opposé, pour la guerre terrestre, l'intérêt stratégique le plus important est resté l'intégrité territoriale ou l'expansion. Les îles Britanniques sont bien sûr l'exception la plus notable à cette généralisation. Si je considère à la fois les différences et les ressemblances, j'en conclus que les développements des guerres terrestre et navale doivent être regardés comme les différentes faces d'une même pièce de monnaie. Ce qui reste en question, néanmoins, est de savoir si cette pièce de monnaie fut une révolution ou une transformation. Je doute d'ailleurs que les historiens militaires du début de l'époque moderne arrivent à s'accorder à ce sujet.

62 J. Glete, *Navies and nations...*, *op. cit.*, p. 7.

63 D. Trim et Mark Fissel, « Conclusion », *art. cit.*

Cependant, je ne pense pas que, dans le contexte de l'actuel débat, une réponse évasive puisse convenir. En nous rappelant qu'il n'y a aucun accord général sur la définition de la « révolution », j'estime qu'il y a bien eu une révolution de la guerre navale au début de l'époque moderne. Est intervenue alors, à mon avis, une transformation aussi profonde qu'irréversible, une de celles qui ont changé radicalement le cours de l'histoire. Les progrès technologiques, la création des facilités logistiques et bureaucratiques, les réformes des finances et de l'organisation... furent tous des éléments importants de ces développements. Et tous furent profondément influencés par la symbiose en train d'émerger entre l'État et l'économie qui fut, je le souligne à nouveau, le premier facteur qui déclencha cette révolution.

DE LA « RÉVOLUTION MILITAIRE » À L'ÉTAT « NAVALO-FISCAL »¹

Nicholas Rodger

Le concept de la « révolution militaire » a connu une carrière historique aussi longue que féconde². On considère habituellement que, dans sa définition originale, il a été proposé à Belfast, en 1956, par le professeur Michael Roberts dans la conférence inaugurale de sa chaire à Queen's University, même si un de ses éléments clés avait déjà été anticipé par l'économiste autrichien, Joseph Schumpeter, en 1918³. La thèse de Roberts et de nombreux chercheurs qui abordèrent ensuite la question – notamment de Geoffrey Parker qui modifia de manière importante à la fois la chronologie et le canevas du concept original⁴ – était que, par la nécessité où ils se trouvaient de lever, à l'époque de la Renaissance, des armées plus grandes et davantage disciplinées, avec leurs coûteux trains d'artillerie, et les fortifications bastionnées capables de leur résister, les souverains furent confrontés à un défi considérable, différent, aussi bien par son échelle qu'en qualité, de tous ceux auxquels avaient été confrontés leurs prédécesseurs de l'époque médiévale. Les États du début de l'époque moderne, qui réussirent à se transformer en monarchies autocratiques et centralisées, capables de lever ces armées et les revenus nécessaires pour les payer, réussirent à surmonter ce défi et devinrent les grandes puissances de l'Europe moderne : la Suède – qui était l'objet des recherches de Michael Roberts –, la France, la Prusse, la Russie, l'Autriche-Hongrie, et peut-être l'Espagne. Ceux qui ne

1 Traduction de Jean-Pierre Poussou.

2 Dans ce court article, je m'appuie sur plusieurs de mes travaux antérieurs, le plus souvent non encore publiés : « The Military Revolution at Sea », dans *To Bnma twv Koivwvikwv Epistnmwv*, X, 2003, n° 37, p. 59-76, republié dans N. A. M. Rodger, *Essays in Naval History, from Medieval to Modern*, Farnham, Ashgate Variorum, 2009 ; *id.*, « Introduction », dans Jürgens Backaus (dir.), *Navies and State Formation*, à paraître ; « War as an Economic Activity in the 'Long Eighteenth-Century' », *International Journal of Maritime History*, XXII, 2010, 2, p. 1-18.

3 Michael Roberts, *The Military Revolution 1560-1660*, Belfast, 1956 ; Joseph Schumpeter, « Die Krise des Steuerstaates », dans *Zeitfragen aus dem Gebiet der Soziologie*, IV, 1918, repris dans R. Goldscheid et Joseph Schumpeter, *Die Finanzkrise des Steuerstaat : Beiträge zur politischen Ökonomie der Staatsfinanze*, Frankfurt am Main, R. Hickel, 1976, texte traduit en anglais par Wolfgang F. Stolper et Richard A. Musgrave, *International Economic Papers*, IV, 1954, p. 5-38.

4 Geoffrey Parker, « The Military Revolution 1560-1660 : un mythe ? », *Journal of Modern History*, t. XLVIII, 1976, p. 195-214.

réussirent pas à se débarrasser de leurs institutions représentatives médiévales, devenues archaïques, ceux qui ne parvinrent pas à renforcer les pouvoirs de la Couronne – comme la République hollandaise, la Savoie, la Pologne-Lituanie, les États du Pape, Venise, les Deux-Siciles et le Portugal – furent condamnés à disparaître ou, au mieux, à ne plus avoir qu'une importance marginale. Une grande armée fut le ticket d'admission au club des grandes puissances, et seule une monarchie puissante pouvait espérer être capable d'en payer le prix⁵.

Depuis la présentation initiale du concept par Roberts, plusieurs générations d'historiens ont été amenées à le revisiter, non seulement pour l'Europe de la Renaissance, mais aussi pour un ensemble très large de pays, périodes et circonstances, toujours plus éloignés de la Suède du xvi^e siècle. Pour la seule Angleterre, on a, notamment, mis au jour des « révolutions militaires » aussi tôt qu'au xi^e siècle et aussi tard qu'à la fin du xix^e siècle⁶. On en a découvert non seulement à travers toute l'Europe, depuis la Saxe du x^e siècle⁷ et pratiquement jusqu'à nos jours, mais dans des endroits aussi éloignés du point de départ que l'Afrique, le Japon, la Chine et le Maroc⁸. Par ailleurs, Geoffrey Parker avait employé le terme de « révolution militaire » pour expliquer la supériorité de l'Occident sur le reste du monde, bien que tout le monde ne soit pas convaincu que la manière européenne de faire la guerre ait été réellement si supérieure aux autres⁹. On doit peut-être se demander si le concept de « révolution militaire »

5 Je ne cherche en rien à présenter ici de manière même sommaire l'abondante littérature qui existe à ce sujet. On en trouve une présentation et une discussion globales dans Jeremy Black, *A Military Revolution ? Military Change and European Society 1550-1800*, London, Macmillan, 1991 ; Clifford J. Rogers (dir.), *The Military Revolution Debate : Readings on the military transformation of early modern Europe*, Oxford, Westview, Clifford J. Rogers éd., 1995 ; H.V. Bowen, *War and British Society 1688-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 ; Stephen Conway, *War, state and society in mid-eighteenth century Britain and Ireland*, Oxford, Oxford University Press, 2006.

6 D.R. Cook, « The Norman military revolution in England », *Proceedings of the Battle Conference on Anglo-Norman Studies*, I, 1978, p. 94-102 et 214-216 ; T. Cornell, « The military revolution effectiveness, innovation and the Duke of Wellington », *Consortium on Revolutionary Europe 1750-1850*, 1996, p. 250-259.

7 B.S. Barach et D. Bachrach, « Saxon military revolution 912-973? Myth and reality », *Early Medieval Europe*, XV, 2007, p. 186-222.

8 Jeremy Black (dir.), *War in the Early Modern World 1450-1815*, London, UCL Press, 1999 ; Peter A. Lorge, *The Asian military revolution : from gunpowder to the bomb*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008 ; Weston F. Cook, *The Hundred Years War for Morocco: Gunpowder and the military revolution in the early modern Muslim world*, Oxford, Westview, 1994.

9 Geoffrey Parker, *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988 ; Jeremy Black, *War and the World: Military Power and the Fate of Continents 1450-2000*, London, Yale University Press, 1998, est plus sceptique » ; voir aussi, du même, « European overseas expansion and the military revolution », dans George Raudzens (dir.), *Technology, Disease and Colonial Conquests Sixteenth to Eighteenth Centuries: Essays reappraising the guns and germs theories*, Leiden, Brill, 2001, p. 1-30.

n'est pas devenu aujourd'hui si largement et si sommairement répandu qu'il commence à perdre sa saveur, et s'il n'y a pas des raisons de le mettre en doute. Depuis le début, il a incorporé des imperfections qu'on a systématiquement évité d'aborder plutôt que de les mettre en cause. En focalisant l'attention sur la montée des grandes puissances, on a implicitement admis que seuls la puissance et le succès sont intéressants pour l'histoire. En particulier, les spécialistes en science politique (*political scientists*), en cherchant à identifier les deux variables – trois dans les versions plus sophistiquées – qui expliquent la montée des grandes puissances, ont largement ignoré les expériences des États ou nations qui n'ont pas réussi, ou qui l'ont fait d'une manière différente¹⁰. En outre, le concept de « révolution militaire » explique le destin des nations par référence aux formes et fonctions du gouvernement. Il implique que l'État a façonné la société, plutôt que la société ait façonné l'État. Bien sûr, dans plusieurs pays ce fut effectivement le cas, mais il n'y a rien d'évident à ce que cela se soit passé ainsi partout. Plus encore, en dehors de quelques exceptions, les historiens ont seulement pris en compte les armées, et non pas les marines¹¹. Les

10 Voir, par exemple, Richard Bean, « War and the Birth of the Nation State », *Journal of Economic History*, XXXIII, 1973, p. 203-221 ; Samuel E. Finer, « State and Nation-Building in Europe : The Role of the Military », dans Charles Tilly (dir.), *The Formation of National States in Western Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 84-163 ; Ronald W. Batchelder et Herman Freudenberger, « On the Rational Origins of the Modern Centralized State », *Explorations in Economic History*, XX, 1983, p. 1-13 ; Charles Tilly, « War Making and State Making as Organized Crime », dans Peter B. Evans, Dietrich Rueschmeyer et Theda Skocpol, *Bringing the State Back In*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 169-191. - Parmi des contributions plus récentes, retenons Wolfgang Reinhard (dir.), *Power Elites and State Building*, Oxford, Clarendon Press, 1996 ; Thomas Ertman, *Birth of the Leviathan: Building States and Regimes in Medieval and Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997 ; *id.*, « The Sinews of Power and European State-Building Theory », dans Lawrence Stone (dir.), *An Imperial State at War: Britain from 1689 to 1815*, London, Routledge, 1994, p. 33-51.

11 Ce jugement peut s'appliquer à de très nombreux livres portant sur ce sujet. Parmi les honorables exceptions, il y a *A Military Revolution?* de J. Black, et *The Military Revolution* de G. Parker déjà cités. - La première étude de la contribution navale à la formation de l'État se trouve sans doute dans Jaime Vicens Vives, « Estructura administrativa estatal en los siglos XVI y XVII », dans *Rapports IV du XI^e Congrès international des sciences historiques*, Stockholm, 1960, p. 1-24. - L'ouvrage de Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1860*, Stockholm, Almqvist and Wiksell, 1993, est une excellente étude qui évite de parler de la « révolution militaire » comme telle ; il a ensuite publié *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states 1500-1660*, London, Routledge, 2002. - Brian M. Downing est un des rares *political scientists* qui, d'une manière au demeurant embarrassée, est conscient que l'existence des marines de guerre affaiblit quelque peu son argumentation : voir *The Military Revolution and Political Change: Origins of Democracy and Autocracy in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1992, p. 72-73, 165 et 224. - Enfin, on se réfèrera à Jaap R. Bruijn, « States and their Navies from the Late Sixteenth to the End of the Eighteenth Centuries », dans Philippe Contamine, *War and Competition between States*,

choses commencent à changer, mais il est encore possible de lire des ouvrages d'éminents historiens qui semblent penser que les guerres anglo-hollandaises se déroulèrent sur terre, ou qui comparent la Grande-Bretagne et la Prusse comme puissances militaires, sans tenir compte de l'existence de la Navy¹².

Ce qui est encore plus fondamental, c'est que la « révolution militaire » postulait un changement révolutionnaire dans la guerre sur terre survenant entre le xv^e et le xvii^e siècle, sans cependant qu'une preuve convaincante ait été apportée qu'il était effectivement intervenu à ce moment-là. Le fait même que les historiens aient situé la « révolution militaire » dans des périodes et des circonstances tellement différentes, fait naître l'évidente suspicion que c'est juste une appellation de théâtre pour un processus ordinaire de développement se prolongeant au cours de l'histoire. Il n'y a aucun doute qu'il est survenu un grand changement dans les armes, les tactiques et l'organisation des armées au début de l'Europe moderne¹³, mais il n'est pas du tout évident que l'on puisse légitimement parler d'une « révolution ». On peut d'ailleurs soutenir que ce qui est arrivé, c'est que les armées devinrent plus grandes sans pour autant que leur nature soit changée. La première condition pour une armée au début de l'époque moderne était de disposer d'un grand nombre de paysans sans emploi afin d'en faire des soldats, et d'un nombre plus petit de nobles également sans emploi pour en faire des officiers. La levée, l'entraînement et souvent l'équipement des troupes étaient laissés aux officiers des régiments. De temps en temps, l'État devait payer les troupes – si elles ne vivaient pas sur le territoire ennemi –, mais il n'était pas nécessaire de subir le lourd fardeau représenté par une administration militaire. Les énormes forteresses de l'âge de l'artillerie nécessitaient une main-d'œuvre massive et de grandes quantités de maçonnerie et de revêtements en bois, mais, en termes d'organisation et d'ingénierie, elles étaient à peine plus grandes et plus sophistiquées que les collines fortifiées de l'âge de fer¹⁴. À l'évidence, au début de l'époque moderne, la levée de grandes armées représentait des coûts élevés pour les gouvernements et leur imposait de

Oxford, Clarendon Press, 2000, p. 69-98.

12 Voir J.R. Jones, « Fiscal Policies, Liberties and Representative Government during the reign of the Last Stuarts », dans Philip T. Hoffman et Kathryn Norberg, *Fiscal Crises, Liberty and Representative Government 1450-1789*, Stanford, Stanford University Press, 1994, p. 67-95, loc. cit. p. 69; John Brewer et Eckhart Hellmuth (dir.), *Rethinking Leviathan: The Eighteenth-Century State in Britain and Germany*, Oxford, Oxford University Press, 1999.

13 Dans sa « Military Revolution », art. cit., G. Parker en donne une admirable vue d'ensemble.

14 Je ne connais aucuns calculs directement comparables pour les quantités de terrassements et de travaux de maçonnerie nécessaires dans chaque cas, mais il y a quelques évaluations suggestives dans P. A. Jewell (dir.), *The Experimental Earthwork on Overton Down, Wiltshire, 1960*, London, British Association for the Advancement of Science, 1963, p. 51-58 ; et dans John Coles, *Archeology by Experiment*, London, Hutchinson, 1973, p. 73-74.

fortes tensions, mais il n'est pas du tout certain qu'elle ait représenté un nouveau défi pour la société. Il fallait des nobles pour les encadrer et des paysans pour en supporter le poids, mais les nobles l'avaient toujours fait et les paysans étaient nés pour cela. Sous l'angle social, une grande armée du XVII^e siècle n'était pas très différente d'une petite armée du XIII^e ou du XIV^e siècle. Elles appartenaient à des sociétés qui n'avaient pas changé, et qui n'avaient pas envie de modifier l'ordre social conservateur de ces sociétés, bâties autour du trône et de l'autel, dans lesquelles les trois états gardaient les conditions fixées par Dieu¹⁵. La hiérarchie militaire reproduisait la hiérarchie sociale fondamentale, avec ses privilèges et ses inégalités¹⁶. Même si l'on admet qu'il y eut une révolution militaire, ses effets sur la société n'eurent rien de révolutionnaire. Dans au moins plusieurs pays, des changements ont pu avoir lieu dans le gouvernement par le développement d'une bureaucratie moderne, mais ces sociétés en furent ossifiées au lieu de subir des changements révolutionnaires. La « révolution militaire » a pu donner aux monarchies absolutistes le moyen de faire face au défi relativement simple d'avoir à mobiliser une main-d'œuvre massive aux XVI^e et XVII^e siècles, mais il n'est pas du tout évident que cela les ait préparées à faire face aux complexités du monde du commerce international au XVIII^e siècle, et encore moins à l'âge industriel au XIX^e siècle. En effet, dans une perspective historique longue, il n'est pas évident que cela les ait même préparées pour la guerre, puisque la plupart des monarchies autocratiques en question – France, Prusse, Russie, Autriche-Hongrie –, se sont finalement effondrées par suite de leur incapacité à faire face aux tensions, spécialement financières, entraînées par la guerre moderne. En bref, la « révolution militaire » est dangereusement proche de ce que David Edgerton a appelé « l'anti-histoire », c'est-à-dire l'invention d'explications imaginaires pour rendre compte de choses qui ne sont jamais arrivées¹⁷.

À l'opposé, ce qui est effectivement arrivé, et qu'à l'évidence la « révolution militaire » ne peut pas expliquer, c'est la montée des grandes puissances industrielles qui façonna le monde moderne, à commencer par la Grande-Bretagne. Or, justement, avec celle-ci, nous avons un pays qui manqua complètement l'épreuve d'examen de la révolution militaire : il ne réussit pas à éliminer ses archaïques institutions médiévales représentatives, il n'arriva pas à renforcer les pouvoirs de la couronne, il fut incapable de mettre sur pied une grande force armée. Il est passablement embarrassant pour les théoriciens de la

15 Cela est vrai si l'on croit que la révolution militaire fut la cause de l'absolutisme ou, comme Black, dans *Military Revolution*, sa conséquence.

16 Christopher Storrs et H. M. Scott, « The Military Revolution and the European Nobility c. 1600-1800 », *War in History*, III, 1996, p. 1-41, *loc. cit.*, p. 34.

17 David Edgerton, *Warfare State: Britain 1920-1970*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, p. 5-6.

révolution militaire que le pays qui au début de l'époque moderne réussit le plus manifestement en termes économiques et militaires, fut le seul qui ne releva pas le défi de la « révolution militaire »¹⁸. C'est pourquoi une étude récente de cette question conclut maladroitement que la Grande-Bretagne fut « incroyablement heureuse » d'avoir « une économie commerciale dynamique », qui lui permit d'éviter le choix qui sinon aurait été inévitable entre la liberté et la puissance¹⁹.

En réalité, une remarquable réponse à cette question a été donnée, voici plus de vingt ans, par l'ouvrage fondamental de John Brewer, *The Sinews of Power*²⁰, où l'on trouvait un néologisme célèbre lorsqu'il décrit la Grande-Bretagne du XVIII^e siècle comme « un État militaro-fiscal » (*a fiscal-military state*), un État constitué pour faire la guerre et équipé pour la faire au moyen d'une administration efficace, spécialement en ce qui concerne la machinerie nécessaire pour lever des fonds. Loin d'être un État gringalet, la Grande-Bretagne de l'époque moderne de John Brewer était remarquablement organisée pour réussir dans une lutte darwinienne pour la survie, dans laquelle la scène du théâtre était la guerre, et les armes l'argent. À la lumière du travail de Brewer, il était devenu clair pour toute une génération d'historiens qu'aucune explication de la montée des grandes puissances – ou tout au moins des puissances européennes²¹ – ne pourrait convaincre si elle ne parlait pas de la mise en valeur du lien intime existant entre la guerre et la puissance financière. Celle de la Grande-Bretagne, comme l'a expliqué Brewer, n'était pas née malgré la faiblesse de la couronne, mais à cause justement de cette faiblesse. Elle reposait sur l'autorité du Parlement qui avait mis en place une administration honnête et efficace pour lever les taxes, et qui était capable d'emprunter les énormes sommes nécessaires pour financer les guerres modernes en engageant la fidélité des élites contribuables (*tax-paying nation*)²².

18 Jean Meyer, *Le Poids de l'État*, Paris, PUF, 1983, p. 128-129.

19 P. T. Hoffman et K. Norberg, *Fiscal Crises, Liberty and Representative Government*, *op. cit.*, p. 302.

20 *The Sinews of Power: War, Money and the English State 1688-1783*, London, Unwin Hyman, 1989.

21 Les chercheurs commencent seulement à prendre en considération les implications de « l'État militaro-fiscal » pour comprendre la « grande divergence » entre l'Europe et l'Asie : voir Rafael Torres Sanchez, « The Triumph of the Fiscal-Military State in the Eighteenth Century. War and Mercantilism », dans R. Torres Sanchez (dir.), *War, State and Development. Fiscal Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones de la Universidad de Navarra, 2007, p. 13-44, spécialement p. 24-28.

22 L. Stone, *An Imperial State at War...*, *op. cit.*, eut très tôt une grande influence en prenant en compte la thèse de John Brewer. - L'étude la plus récente dans cette lignée est Christopher Storrs (dir.), *The Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Europe: Essays in honour of P. G. M. Dickson*, Farnham, Ashgate, 2009.

On notera que les élites dirigeantes anglaises sont aussi les contribuables (N. du T.).

Une explication centrée sur les vertus du gouvernement parlementaire et de la monarchie limitée était bien entendu délicieusement agréable pour l'image que les Britanniques voulaient donner d'eux-mêmes. C'était en soi une interprétation Whig de l'histoire, qui redorait la chasse de la Glorieuse Révolution de 1688. Pour des raisons similaires, elle était attrayante pour de nombreux universitaires américains, en particulier pour les tenants de la *New Institutional Economics*²³. À leurs yeux, le succès des nouveaux arrangements constitutionnels britanniques cachait la constitution encore plus parfaite qui fut élaborée un siècle plus tard de l'autre côté de l'Atlantique. Pour les deux groupes, une question évidente était de savoir pourquoi seule la Grande-Bretagne avait joui d'une telle bénédiction. Un économiste très distingué y apporta tout simplement la réponse suivante : « les sentiers opposés qu'elles [la Grande-Bretagne et ses rivales] ont emprunté, paraissent refléter les caractéristiques institutionnelles sous-jacentes de ces sociétés »²⁴. Cela paraît réellement ressembler à l'habit neuf de la plus traditionnelle des explications, c'est-à-dire l'ineffable supériorité du caractère anglais, et il est difficile d'éviter le soupçon qu'à cet égard encore, les universitaires américains cherchent dans le passé les caractéristiques institutionnelles d'une société encore plus excellente.

L'explication de John Brewer sur l'essor de la Grande-Bretagne ne repose pas seulement sur l'existence du gouvernement parlementaire ou l'importance des ressources fiscales, elle est aussi basée sur le déterminisme géographique. Parce que la Grande-Bretagne était une île, il suggère que les coûts les plus importants de la défense du pays furent épargnés à ses gouvernements :

La couronne n'a jamais collecté ni dépensé ne serait-ce qu'une fraction des sommes sur lesquelles reposaient les activités militaires de l'État français. Le plus grand avantage de l'Angleterre fut qu'elle n'eut jamais à supporter l'effort fiscal et militaire épuisant qui drainait année après année les ressources de la nation [française] et les richesses du Trésor²⁵.

Cette idée que des îles comme la Grande-Bretagne sont naturellement « à l'abri de l'invasion » et peuvent être défendues avec moins de difficultés et de

23 Douglass C. North, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 49-51, 113-116, 139-140 ; D.C. North et Barry R. Weingast, « Constitutions and Commitment : The Evolution of Institutions Governing Public Choice in Seventeenth-Century England », *Journal of Economic History*, XLIX, 1989, p. 803-832 ; B.R. Weingast, « The Political Foundations of Limited Government: Parliament and Sovereign Debt in 17th and 18th Century England », dans John N. Drobak and John V.C. Nye (dir.), *The Frontiers of the New Institutional Economics*, San Diego, Academic Press, 1997, p. 213-246.

24 D.C. North, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, op. cit., p. 116.

25 J. Brewer, *The Sinews of Power..*, op. cit., p. 21.

dépenses, est encore populaire dans quelques endroits²⁶, mais sa pertinence disparaît dès qu'on la confronte avec ce que nous apprend l'histoire. La mer est une grande voie de communication, bien supérieure à la plupart de celles qu'on trouve sur le continent à l'époque médiévale ou au début de l'époque moderne, et, en elle-même, elle ne constitue pas un grand obstacle à une expédition bien organisée. L'Angleterre a été envahie au moins neuf fois par la mer depuis la conquête normande, à savoir en 1139, 1153, 1326, 1399, 1460, 1470, 1471, 1485 et 1688. Or on peut y ajouter l'invasion de l'Écosse en 1322 et au moins sept autres débarquements réussis, amenant d'importantes forces militaires en Angleterre sans cependant parvenir à renverser le régime en place : en 1069, 1101, 1215, 1405, 1462, 1469 et 1487. Or ces données ne prennent pas en compte des tentatives et des débarquements de moindre importance, et elles laissent de côté toutes les opérations qui ne réussirent pas à débarquer des troupes sur les rivages britanniques, y compris de très grandes expéditions comme celles de 1588 ou de 1779. Pour la seule Écosse, il faut ajouter deux autres débarquements importants au XVIII^e siècle : l'armée espagnole en 1719 et les troupes françaises en 1746, sans oublier que la panique suscitée en 1797 dans la Cité²⁷ par le débarquement des Français dans le Pays de Galles fit sortir la Grande-Bretagne de l'étalon-or pour une génération. Ce fut le dernier ennemi à avoir débarqué en Grande-Bretagne, mais non en Irlande, or ceux qui pensent qu'une île est naturellement ou automatiquement à l'abri d'une attaque venue de l'extérieur, doivent pondérer leur opinion par ce que connut l'Irlande au cours de son histoire.

L'explication proposée par John Brewer n'est donc pas opérante, et, surtout, elle n'est plus nécessaire aujourd'hui puisque nous savons maintenant que ce qu'elle voulait expliquer n'est jamais arrivé. Patrick O'Brien avait été l'un des premiers à s'intéresser au nouveau domaine de recherche ouvert par les travaux de John Brewer ; grâce à ses propres travaux²⁸, fondés sur le travail

26 Perry Anderson, *Lineages of the Absolutist State*, London, NLB, 1974, p. 123 ; Joël Mokyr, « The Industrial Revolution and the New Economic History », dans Joël Mokyr (dir.), *The Economics of the Industrial Revolution*, London, Allen and Unwin, 1985, p. 1-51, *loc. cit.*, p. 8-9 ; Andrew Ayton et J.L. Price, *The Medieval Military Revolution : State, Society and Military Change in Medieval and Early Modern Europe*, London, Tauris, 1995, p. 6.

27 Il s'agit bien sûr de la City de Londres (N. du T.).

28 Voir en particulier Patrick K. O'Brien, « The Political Economy of British Taxation 1660-1815 », *Economic History Review*, 2^e série, vol. XLI, 1988, p. 1-32 ; *id.*, « Fiscal Exceptionalism: Great Britain and its European Rivals: From Civil War to Triumph at Trafalgar and Waterloo », dans Donald Winch et Patrick K. O'Brien (dir.), *The Political Economy of British Historical Experience 1688-1914*, Oxford, Oxford University Press, 2002, p. 245-265 ; Patrick K. O'Brien et P.A. Hunt, « The Rise of a Fiscal State in Britain 1485-1815 », *Historical Research*, t. LXVI, 1993, p. 129-176.

pionnier de Peter Dickson²⁹, il est devenu tout à fait clair que le succès de la Grande-Bretagne durant les guerres du XVIII^e siècle fut basé non pas sur le fait qu'elle a dépensé moins que ses rivales, mais au contraire sur le fait qu'elle a dépensé bien davantage. Durant « le long XVIII^e siècle », ses dépenses ont été de manière continue le double de celles de la France, en proportion du revenu national, et trois fois supérieures en termes de revenu par tête. Dans les années 1640, le montant des revenus de la couronne n'avait pratiquement pas bougé depuis trois siècles ; vers 1815, il avait été multiplié par 36. En pourcentage du revenu national, en temps de guerre il avait été multiplié par 5, passant de 3 à 4 % à 19 %³⁰. La victoire finale de la Grande-Bretagne ne fut en rien obtenue par les économies, mais au contraire en dépensant davantage que ses ennemis, quelle que soit la manière de le mesurer, c'est-à-dire aussi bien en termes absolus que relativement au niveau de son économie et à la taille de sa population. Quant à l'implication dans les guerres, elle fut aussi disproportionnée en puissance humaine qu'en argent : ainsi, durant les guerres napoléoniennes, les forces armées qu'elle leva, représentaient entre 11 et 15 % de la population adulte mâle, soit trois fois le pourcentage de la France³¹. Les historiens économistes doivent faire face – ou plutôt devraient faire face – au fait paradoxal et inconfortable que non seulement l'économie britannique supporta ce fardeau extraordinaire, dont en outre la croissance était très rapide, sans que cela ait compromis son progrès, mais encore qu'elle semble avoir été stimulée par ce défi³². Quelle que soit la réponse, ceci arriva avant la révolution industrielle, et avant l'essor de « l'économie minérale » non organique³³. Ce ne

29 P.G.M. Dickson, *The financial revolution in England: a study in the development of public credit 1688-1756*, London, Macmillan, 1967.

30 Thomas Ertman, *Birth of Leviathan*, *op. cit.*, p. 220 ; P. O'Brien et P. A. Hunt, « The Rise of a Fiscal State », *art. cit.*, p. 151-159.

31 Ces chiffres proviennent de J.E. Cookson, *The British Armed Nation 1793-1815*, Oxford, 1997, Clarendon Press, p. 5-7. D'autres données – mais les différences par rapport aux précédentes n'affectent guère mon argumentation – se trouvent dans P.K. O'Brien, « The Impact of the Revolutionary and Napoleonic Wars 1795-1815 on the Long-Run Growth of the British Economy », *Review of the Fernand Braudel Center*, vol. XII, 1989, p. 335-395, *loc. cit.* p. 342 ; Clive Emsley, « The Social Impact of the French Wars », dans H.T. Dickinson (dir.), *Britain and the French Revolution*, Basingstoke, Macmillan, 1989, p. 211-227, *loc. cit.*, p. 214 ; Christopher D. Hall, *British Strategy in the Napoleonic Wars 1803-15*, Manchester, Manchester University Press, 1992, p. 1-6 ; David French, *The British Way in Warfare 1688-2000*, London, Unwin Hyman, 1990, p. 116 ; Linda Colley, « The Reach of the State, the Appeal of the Nation: Mass arming and political culture in the Napoleonic Wars », dans Laurence Stone (dir.), *An Imperial State in War...*, *op. cit.*, p. 165-184.

32 J'ai approfondi cette question dans « War as an Economic Activity », *art. cit.*

33 Robert C. Allen, *The British Industrial Revolution in Global Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009 ; cet ouvrage explique la révolution industrielle comme la conséquence des salaires élevés et du faible coût de l'énergie en Grande-Bretagne.

peut pas être non plus simplement le résultat de l'entrée de la Grande-Bretagne dans le système capitaliste, car les Hollandais l'avaient déjà fait avant elle, or leur croissance s'arrêta au XVIII^e siècle, exactement au moment où ils cessèrent de participer aux guerres³⁴. Plusieurs historiens économistes ont même avancé que « la guerre et la taxation du XVIII^e siècle peuvent, dans le long terme, être les causes de ce qui fit la grandeur de la Grande-Bretagne »³⁵, et l'un d'entre eux est même allé jusqu'à écrire que la révolution industrielle « était arrivée précisément durant les guerres napoléoniennes, et à cause d'elles »³⁶.

L'idée d'un État « militaro-fiscal » s'est avérée être un puissant outil intellectuel pour les historiens, et elle l'a largement emporté sur le concept épuisé d'absolutisme. Elle a été proposée comme une contribution à l'explication de « l'exception britannique », mais plus elle a été appliquée à d'autres États, plus il a semblé que la Grande-Bretagne n'était exceptionnelle que par la taille de son succès, car presque tous, sinon même tous les autres États européens du début de l'époque moderne étaient essentiellement des organisations destinées à lever de l'argent pour pouvoir mener les guerres. Telle fut la fonction et le sens de l'État, au moins en Europe. Contrairement à ce qui avait été avancé, le gouvernement parlementaire ne paraît plus indispensable pour financer une dette considérable, car des États présentant d'autres formes constitutionnelles réussirent avec succès à lever de l'argent pour financer leurs guerres, et pas

34 E.A. Wrigley, « The Divergence of England: the Growth of the English Economy in the Seventeenth and Eighteenth Centuries », *Transactions of the Royal Historical Society*, 6^e série, t. X, 2000, p. 117-141 ; Marjolein't Hart, « Mobilising resources for war. The Dutch and British Financial Revolutions compared », dans R. Torres Sanchez (dir.), *War, State and Development*, *op. cit.*, p. 179-200 ; Hamish Scott, « The Fiscal-Military State and International Rivalry during the Long Eighteenth Century », dans C. Storrs, *The Fiscal-Military State...*, *op. cit.*, p. 23-54, spécialement p. 33-36. - Pour l'histoire de l'économie hollandaise, l'ouvrage de base est Jan de Vries et Adrian van der Woude, *The first modern economy: success, failure, and perseverance of the Dutch economy 1500-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997 ; plus spécialement, la compétition anglo-hollandaise a été étudiée par David Ormrod, *The Rise of Commercial Empires: England and the Netherlands in the Age of Mercantilism 1650-1770*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

35 J.V. Beckett et Michael Turner, « Taxation and Economic Growth in eighteenth-century England », *Economic History Review*, 2^e série, vol. XLIII, 1990, p. 377-403, spécialement p. 401. - Voir aussi Peter Mathias et Patrick K. O'Brien, « Taxation on Britain and France 1715-1810: A Comparison of the Social and Economic Incidence of Taxes Collected for the Central Governments », *Journal of European Economic History*, t. V, 1976, p. 601-650 ; Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, London, Unwin Hyman, 1988, p. 100 ; P. O'Brien, « Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State and the Expansion of Empire 1688-1815 », dans P. J. Marshall (dir.), *The Oxford History of the British Empire*, t. II, *The Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 1998, p. 53-77.

36 Larry Neal, *The Rise of the Financial Capitalism: International Capital Markets in the Age of Reason*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 218.

toujours à des taux d'intérêt plus élevés que ceux de la Grande-Bretagne³⁷. Plus encore, on a montré que les premières étapes de cette innovation cruciale que fut l'accroissement de la dette anglaise, datent des lendemains de la guerre civile qui marqua la Révolution anglaise, et se situent donc entre 1648 et 1653, plutôt qu'à l'époque de la « Glorieuse Révolution » ; ils furent le produit de la dictature militaire, non du gouvernement représentatif³⁸, ce qui laisse peu de pertinence à « l'État militaro-fiscal » comme explication de la réussite militaire et économique de ce pays.

Si la Grande-Bretagne a réellement été différente de ses voisins européens, ce fut dans ce que Patrick O'Brien a appelé un « État navalo-fiscal », caractérisé par sa façon capitalistique et hautement technologique de faire la guerre, ce qui demande un investissement à long terme de l'État³⁹. Cette ligne d'arguments souligne les liens étroits et vraisemblables entre la victoire militaire de la Grande-Bretagne et ses succès économiques tout au long du XVIII^e siècle, et suggère que ce fut la *Royal Navy* qui fut l'institution publique clé dans laquelle se rencontraient les différentes tendances, car ce qui était particulièrement original dans le cas britannique, c'est que presque la moitié de la dépense publique allait à la Marine plutôt qu'à l'armée. De manière écrasante, le coût des armées venait d'abord de la solde, de la nourriture, du combustible, du fourrage, et du transport, alors que les armes et les munitions n'en représentaient qu'une petite proportion⁴⁰. Or, c'étaient tous des postes relevant de la consommation courante, qui entraînaient en temps de guerre des dépenses pour lesquelles aucune anticipation n'était possible. Pour des pays comme la France, qui maintenaient en temps de paix de grandes forces armées, ces charges étaient permanentes, même si en temps de paix les forces armées étaient beaucoup plus petites qu'en temps de guerre ; les seuls postes demandant des dépenses en capital

37 Voir « Introduction », dans H. V. Bowen et A. Gonzalez Encisco (dir.), *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work during the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006, p. 15-35, spécialement p. 19-21 ; R. Torres-Sanchez, « The Triumph of the Fiscal-Military State », art. cit.

38 James Scott Wheeler, *The Making of a World Power: War and the Military Revolution in Seventeenth-Century England*, Stroud, Sutton, 1999, p. 50-52, 140-141, 148-162.

39 T. Torres Sanchez « The Triumph of the Fiscal-Military State », art. cit., p. 16.

40 P. O'Brien donne dans « The Impact of the Revolutionary and Napoleonic Wars », art. cit., des estimations pour l'effort de guerre britannique aussi bien militaire que naval au cours des années 1804, 1809 et 1810 : solde : 50 %, nourriture : 16 %, construction et réparation des navires : 15 %, affrètements de transport maritime : 5 %, uniformes et habillements : 4 %, armes et munitions : 4 %, bâtiments et constructions : 3 %, chevaux, magasins et prisonniers de guerre : 1 % chacun. - On trouve quelques données sur cette question, pour une période antérieure dans mon étude, « The Continental Commitment in the Eighteenth Century », dans Lawrence Freedman, Paul Hayes et Robert O'Neill (dir.), *War, Strategy and International Politics: Essays in Honour of Sir Michael Howard*, Oxford, Clarendon Press, 1992, p. 39-55, spécialement p. 43.

étaient les casernes et les fortifications, qui ne représentaient qu'une petite partie du total, et ne demandaient pas une technologie avancée. Normalement, une armée en campagne pouvait espérer obtenir sur place la plus grande partie de la nourriture, du fourrage et des moyens de transport dont elle avait besoin, ce qui signifie que les campagnes à l'extérieur avaient un impact direct sur la balance des paiements ; c'est au XVIII^e siècle que l'effet déflationniste fut le plus important, les armées devant payer en monnaie ce qu'elles achetaient, ce qui nécessitait de disposer de réserves en devises fortes.

À bien des égards, les dépenses navales étaient tout à fait différentes. Bien que la marine britannique – comme les autres grandes marines européennes – ait été dépendante des marchandises navales (*naval stores*) importées, et jusqu'à un certain point du bois, la grande masse de l'argent consacré à la marine était dépensée dans le pays, même si les navires se trouvaient au loin, parce que leur ravitaillement et leurs fournitures venaient de Grande-Bretagne, ou des colonies britanniques. Même si en temps de guerre les dépenses étaient trois fois supérieures à celles du temps de paix, pour l'ensemble du XVIII^e siècle presque un cinquième du total des dépenses navales britanniques eut lieu en temps de paix⁴¹. Surtout, en temps de paix comme pendant les guerres, une proportion importante de ces dépenses alla à l'investissement plutôt qu'à la consommation courante, car il fallut bâtir un immense complexe « militaro-industriel » qui fit face aux défis d'une organisation industrielle à grande échelle plus d'un siècle avant qu'elle n'ait concerné les entreprises privées. Nous n'avons pas de bonnes évaluations de la valeur en capital des navires de la Navy, des arsenaux et des installations industrielles qui en dépendaient⁴², mais si, durant les guerres napoléoniennes 15 % des dépenses militaires totales allèrent à la construction et à la réparation navales seules, il est évident que le montant de ces dépenses ne pouvait être insignifiant⁴³. Plus encore, la majorité des dépenses en capital allaient à une technologie avancée, cependant que la majorité des dépenses courantes avaient pour but de soutenir les énormes et complexes entreprises industrielles des arsenaux, chacune d'entre elles représentant plusieurs fois la taille des entreprises privées et incorporant un large ensemble d'activités et

270

41 Les 52 années de paix de la période 1689 à 1815 ont représenté une dépense de £ 112 329 347 sur un total de £ 606 609 397, tel qu'il figure dans les calculs de la *House of Commons Sessional Papers* 1868-9 (366), XXV, p. 1117-1179.

42 Dans *The Naval History of England...1066...to 1734*, London, 1735, t I, XII, Thomas Lediard estime la valeur en capital des bateaux de la Navy en 1735, sans l'armement, à £ 2 591 337. – Partant de chiffres plus faibles, John Brewer avance dans *Sinews of Power*, p. 34, que les navires de guerre représentent 4 % du revenu national. Si l'on ajoute les canons, les arsenaux, l'organisation du ravitaillement..., on arrive sans aucun doute à des chiffres beaucoup plus élevés.

43 P. O'Brien, « The impact of the Revolutionary... », art. cit., p. 366-368.

de métiers spécialisés. Les marines ont toujours été des organisations plus complexes et demandant davantage d'investissements que les armées. Les moyens industriels, techniques et managériaux nécessaires pour bâtir des navires de guerre et régler leurs opérations excédaient largement en taille et en qualité tout ce dont avaient besoin les armées du début de l'époque Moderne. Qu'est-ce que cela signifie pour l'économie, le gouvernement et la société britanniques que la majorité des dépenses militaires de l'État aient été investies dans l'industrie et la technologie ? On ne peut encore répondre car trop peu de recherches ont été consacrées à examiner les conséquences de cette situation britannique originale⁴⁴.

Au bout du compte, le concept d'un État « navalo-fiscal » semble offrir une explication beaucoup plus convaincante de ce qui s'est réellement passé que ce qui a été avancé jusqu'ici, mais comme toutes les bonnes explications elle soulève plus de questions qu'elle n'apporte de réponses. Il est évident qu'il faudrait disposer d'études comparatives des autres puissances navales pour déterminer dans quelle mesure elles reproduisaient la situation britannique. Les travaux de Christian Buchet sur le ravitaillement de la marine en France et en Grande-Bretagne⁴⁵, le dernier livre du regretté Jan Glete sur la marine suédoise⁴⁶, l'étude de Guido Candiani sur la manière dont les Vénitiens adoptèrent les navires de guerre à voiles⁴⁷, et les données rassemblées par le « Groupe de Pampelune » pour comparer les administrations navales espagnole et britannique⁴⁸ commencent déjà à fournir quelques éléments de comparaison. Il est possible que ce concept d'État « fiscalo-naval » vienne éclairer le problème de « la grande divergence » entre l'Europe et le monde extrême-oriental, même si, à ma connaissance, personne ne s'est encore engagé sur cette voie. Ce qui est certain, c'est que la Grande-Bretagne a connu un tel essor au XVIII^e siècle qu'elle est devenue la première puissance commerciale au monde, grâce à sa très grande flotte marchande et à sa population de marins, à son économie sophistiquée – qui permettait même à de petites villes provinciales d'accéder au commerce international –, à sa machine de gouvernement ouverte et souple soutenue

44 Une des rares mais notable recherche est celle de R.V. Saville, *Some Aspects of the Role of Government in the Industrial Development of England 1686 to 1720*, thèse de Ph. D. de l'université de Sheffield, 1978.

45 Tout spécialement *Marine, Économie et Société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999.

46 *Swedish Naval Administration 1521-1721: Resource Flows and Organisational Capabilities*, Leiden, Brill, 2010.

47 *I Vascelli della Serenissima: Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in eta moderna 1650-1720*, Venise, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, 2009.

48 R. Torres Sanchez, *War, State and Development...*, *op. cit.* ; H.V. Bowen and A. Gonzalez Encisco, *Mobilising Resources for War.....*, *op. cit.*

par un vaste réseau de fournisseurs et de contractants privés, et à un système financier développé qui fit de la banque, des assurances et de l'investissement une partie ordinaire des affaires et de l'agriculture dans chaque coin du pays. Ce furent aussi précisément ces qualités qui furent essentielles pour l'essor de la Royal Navy, dont la croissance et les succès sont entièrement liés aux réussites et à la prospérité britannique dans le commerce maritime. Tout cela précéda et prépara la révolution industrielle. Dans l'état actuel de nos connaissances, nous ne pouvons pas dire d'une manière certaine si l'État «navalo-fiscal » fit de la Grande-Bretagne la première puissance mondiale et encore moins si l'on trouve ailleurs des effets similaires, mais les liens sont plausibles, et l'idée a au moins le mérite de nous amener à confronter des faits historiques connus plutôt que de les laisser de côté.

LA RÉVOLUTION MARITIME A-T-ELLE EXISTÉ EN FRANCE AU XVII^e SIÈCLE ?

Michel Vergé-Franceschi

Professeur à l'Université François Rabelais, Tours

Révolution maritime. Ce mot a fait couler beaucoup d'encre il y a quelques décennies et continue aujourd'hui à alimenter le débat qui nous réunit ce jour en cette belle ville d'Amsterdam. Y a-t-il eu Révolution maritime en France au XVII^e siècle¹ ? En fait, il est tout d'abord nécessaire de définir ce qu'est une « révolution » ? Par définition, le terme nous semble convenir pour désigner quelque chose à la fois de brutal et de rapide, comme la Révolution française. C'est par sa brutalité (un choc) et sa brièveté dans le temps (un temps « court ») qu'une « révolution » nous semble le mieux se distinguer de « l'évolution » qui implique *la* lenteur d'une part et *la* durée – un temps « long » – d'autre part : une longue et lente évolution inscrite sur des décennies, voire des siècles. Si l'on accepte cette définition du mot « révolution » – un événement brutal et rapide –, il est ensuite nécessaire de qualifier cette révolution. Jusqu'à présent, le débat né entre le public et les conférenciers semble inscrit au cœur d'une seule thématique : la révolution technique ; ainsi le passage de la galère – vaisseau long quasi sans artillerie – au vaisseau de guerre – vaisseau rond chargé d'artillerie – ; plus tard, le passage de la voile à la vapeur ; plus tard, le passage du navire « de surface » au bâtiment « sous-marin ». Certes, la révolution technique est importante, indéniable, omniprésente : en témoignent le passage de la caravelle au galion entre 1446 (premières caravelles en bois léger, de Madère dit-on²) au gros galion³ espagnol du tout début des années 1600, aux flancs ventrus

1 Michel Vergé-Franceschi, *Campagnes de mer sous Louis XIV (1643-1715)*, édition critique des *Mémoires* du marquis de Villette-Mursay, Paris, Tallandier, 1991 ; *id.* (en collaboration), *Le Règne de Louis XIV (1661-1715)*, Paris, Tallandier/Historia, 1998 ; *ibid.*, « La marine de Louis XIV », *Historia thématique*, janv.-fév. 2000, p. 50-55 ; *ibid.*, « Louis XIV et la mer », *Historia thématique*, 1995, n° 36, p. 76-83 ; *ibid.*, « Louis XIV et les colonies », *Historia thématique*, janvier-février 2000, p.14-19 ; *ibid.*, « Il décide (Louis XIV), ils exécutent », *Historia thématique*, juillet-août 2005, n° 96, p. 34-41.

2 Voir Michel Vergé-Franceschi, *Henri le Navigateur (1394-1460)*, Paris, Le Félin, 1994, réédité sous le titre *Un prince portugais au xve siècle*, Paris, Le Félin, 1998.

3 Le galion est le nom générique donné à tous les vaisseaux de haut bord de 1550 à 1650, tant en Méditerranée que dans les mers du Ponant. Son apparition est loin d'être une révolution car il est l'héritier de la caravelle et de la caraque.

pour ramener les métaux précieux d'Amérique ; plus tard, le passage du simple calfatage d'étoupe au doublage des coques en cuivre (fin XVIII^e siècle) ; mais elles étaient déjà parfois recouvertes de gros clous à grosses têtes de plomb, dès le Moyen Âge et le doublage en cuivre est plutôt le résultat d'une lente évolution que d'une vraie révolution technique⁴ née dans l'esprit de quelque maître-constructeur de marine⁵. Le passage du bois au fer, du vent⁶ à la chaudière, sont de vraies révolutions ; mais elles sont postérieures.

En ce qui nous concerne nous commencerons par évoquer une vraie « révolution psychologique », une révolution des « esprits » au début du XVII^e siècle.

La mer est un monde pour commencer ibérique⁷, au cœur des préoccupations portugaises⁸ de la dynastie des Aviz, dès 1415 (prise de Ceuta par João I^{er} d'Aviz), et même avant (pour les archipels océaniques : Canaries, Açores). Après le franchissement du cap Bojador (1434) par Gil Eanes⁹, puis celui du cap de

4 Déjà les Romains recouvraient leurs coques de clous de bronze pour éviter la corrosion. Au XVI^e siècle, plusieurs coques étaient doublées de feuilles ou « toiles » de plomb. Au XVII^e siècle, on parle de « mailletage » : quelques coques sont recouvertes de clous à grosse tête qui se touchent les uns les autres. Le terme de « doublage » est déjà utilisé par Guillet en 1678 : « Doublage est un second bordage ou un revêtement de planches de chêne ou de sapin, épaisses d'un pouce et demi, qu'on met par dehors aux navires qui vont entre les tropiques (pour) empêcher... les vers qui s'engendrent dans ces mers là ». Le doublage est donc une évolution. Le cuivre en revanche est une innovation révolutionnaire qui n'est pas du reste une amélioration exceptionnelle : son poids réduit la marche du navire ; et « le voisinage du cuivre... occasionnait la corrosion et la destruction du fer » (Lescallier, 1797). - Voir Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Dictionnaire d'Histoire maritime*, collection Bouquins, Paris, R. Laffont, 2002, p. 497.

5 Michel Vergé-Franceschi, « Les constructeurs de marine toulonnais aux XVII^e et XVIII^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 231-250.

6 Michel Vergé-Franceschi, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, édition critique de l'*Album de Jouve* (1679), Paris, Du May, 1992, réédité sous le titre *La France maritime au temps de Louis XIV*, Le Layeur, 2001 ; *id.*, en collaboration avec Éric Rieth., *La Voile, Historia thématique*, 1998, n° 52, p. 28-32.

7 Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes (1492-1591)*, Paris, Tallandier, 1993.

8 Michel Vergé-Franceschi, « Le Portugal à la découverte de l'Afrique au XV^e siècle », dans *Communications du Comité de Documentation historique de la Marine*, Vincennes, 1997 ; *id.*, « Henri le Navigateur : un découvreur au XV^e siècle », CERMA, Rochefort, 1998, t. XII, p. 37-43 ; *ibid.*, « Henri le Navigateur (1394-1460) : de la cour des Aviz à la découverte océane », dans J.-P. Poussou, R. Baurly et al. (dir.), *Monarchies, noblesses et diplomaties européennes, Mélanges en l'honneur de J.-F. Labourdette*, Paris, PUPS, 2005, p. 19-31.

9 Pour ces années, voir Michel Vergé-Franceschi, « L'année 1421 dans le monde », *Historia thématique*, n° 1421, 2007, p. 56-57 ; *id.*, « Les Découvreurs : là-bas, il y a un Nouveau Monde », *L'Express*, 25 juillet 2005, p. 68-71.

Bonne-Espérance par Bartolomeo Dias (1487), enfant de l'Algarve, les Portugais perdent un instant la main avant que Vasco de Gama¹⁰ n'arrive à Calicut (1498). Christophe Colomb – Génois¹¹ – récupère la mise portugaise et, en 1492, c'est lui qui dote la Castille d'Isabelle la Catholique d'un Nouveau Monde. Résultat, la mer et l'océan se retrouvent ibériques à l'époque de Charles Quint et de Philippe II, et la France des Valois se désole avec François I^{er} d'être exclue « du partage d'Adam » depuis les bulles alexandrines d'Alexandre VI Borgia de 1493. Par conséquent, le cardinal duc de Richelieu opère une vraie « révolution » psychologique dans le royaume lorsqu'il décide de doter la France de Louis XIII du « Trident de Neptune » qu'il souhaite arracher à l'Espagne triomphante du Siècle d'Or. Pour cela, un symbole fort est nécessaire. Jusqu'à Richelieu, l'Hôtel de ville de Toulon regarde la montagne qui domine le port : le Faron. Richelieu ordonne aux consuls¹² toulonnais d'acheter la maison mitoyenne de l'Hôtel de ville, au sud : celle dont la façade, sur le quai, regarde la Méditerranée. Puis, on fait communiquer les deux immeubles et une monumentale porte d'entrée est percée sur le quai : celle du nouvel Hôtel de ville de Toulon. Désormais, le premier port de guerre français (depuis Charles VIII) regardera non plus le Faron mais la Méditerranée¹³ ! Il y a là une vraie « révolution mentale » au plus haut niveau de l'État, le cardinal étant Grand-maître de la Navigation et Commerce de France de 1627 à 1642, charge créée par Louis XIII pour lui en remplacement des différentes Amirautés de Bretagne, de Provence, de Guyenne et de France.

Ceci aussi constitue une vraie « révolution ». Jusqu'à Richelieu¹⁴, les hommes comme Coligny¹⁵, Amiral de France, n'avaient autorité que sur les côtes

- 10 Michel Vergé-Franceschi, « Le voyage de Vasco de Gama à Calicut, 1498 », *Historia thématique*, 1998, p. 60-66 ; *id.*, « La volta, la double volta et la découverte du Brésil par Cabral en 1500 », *Historia thématique*, 2000, p. 58-59.
- 11 Michel Vergé-Franceschi, « Christophe Colomb, natif de Calvi ? Une énigme résolue », dans M. Vergé-Franceschi (dir.), *Les Grands Arsenaux du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Ajaccio, Piazzola, 2007, p. 113-149.
- 12 Michel Vergé-Franceschi, « Les consuls et les échevins dans les villes portuaires en France », dans J.-P. Poussou (dir.), *Les Sociétés urbaines au XVII^e siècle, Angleterre, France, Espagne*, Paris, PUPS, 2007, p. 95-125.
- 13 Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, Port royal (1489-1789)*, Paris, Tallandier, 2002 ; *id.*, « Toulon dans les guerres des XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Méditerranée, Mer ouverte*, Malte, Fondation internationale-Malte, 1997, t. I, p. 181-191.
- 14 Michel Vergé-Franceschi, « Richelieu et la mer », *Historia thématique*, 1994, n° 32, p. 76-81 ; *id.*, « La guerre de Trente Ans sur mer : 1618-1648 », *Cols Bleus*, n° 2448, p. 4-9, 1998 ; *ibid.*, « La guerre de Trente Ans sur mer », dans *Nouveaux regards sur la Guerre de Trente Ans*, Paris, ADDIM, 1999, p. 115-131.
- 15 Michel Vergé-Franceschi, « L'Amirauté de France dans la deuxième moitié du XVI^e siècle (1540-1626) : un enjeu entre catholiques et protestants » et « Conclusions » du colloque international Coligny (Université de La Rochelle, 1996), dans Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), *Coligny et la mer*, Paris, PUPS, 1998, p. 35-43 ; *id.*, « Les Amiraux de France (XVI^e-XVII^e siècles) », *Revue d'histoire maritime*, n° 12, 2010, p. 109-117.

d'Île-de-France dépendant du ressort du parlement de Paris (Île-de-France et Normandie). L'Amiral de France (Coligny, assassiné en 1572 lors de la Saint-Barthélemy, parce que huguenot¹⁶) n'avait autorité qu'à Paris et Rouen ! À Brest (moins de deux mille habitants en 1665), à Saint-Malo, un Amiral de Bretagne concurrençait l'Amiral de France. À Toulon et Marseille, l'Amiral de Provence concurrençait ce même Amiral et son collègue Général des galères de France. À Bordeaux, La Rochelle et Brouage, l'autorité appartenait à l'Amiral de Guyenne. Il a fallu une vraie « révolution des esprits » pour que Richelieu fasse passer ces structures, héritées de la féodalité, à des structures centralisatrices : l'État moderne remplace les anciennes amirautés médiévales. Mais le Levant (les côtes de Méditerranée) n'est réuni au Ponant (les côtes atlantiques) que par Jean-Baptiste Colbert¹⁷ à partir de 1661/1669.

276

Cette « révolution des esprits » passe aussi par une « révolution *mentale* » qui s'opère chez les contemporains les plus avisés. La mer est espace roturier : les pirates sortent du peuple ; le vieil Abraham Duquesne¹⁸ (v. 1570-1635) est fils de cordonnier normand ; à ce titre, il pille les cargaisons des navires marchands bretons ! Si un pirate est reconnu comme un marin redoutable, en période de guerre, l'État n'hésite pas à l'embaucher ce qui fait de lui un corsaire : c'est le cas d'Abraham Duquesne. Et si ce corsaire est un marin utile au royaume, il est intégré dans la marine royale : Abraham Duquesne devient capitaine de vaisseau (1626) ; il fait alors de ses trois fils des « écuyers » dès 1646 ; ce qui fait de son fils aîné – Abraham II Duquesne (v.1604-1688) – un « baron d'Indret » (1650), puis un « marquis du Quesne » (1682). Le Dunkerquois Jean Bart (1650-1702)¹⁹ est anobli et devient « le chevalier Bart » (1694), de même que le Malouin René Trouin²⁰ (1673-1736), sieur du Guay, devient Duguay-Trouin,

16 Michel Vergé-Franceschi, « Les protestants et la mer : le cas d'Abraham Duquesne (1604-1688) », Rochefort, CERMA, 1998, t. XIV, p. 43-67 ; *id.*, « La clientèle de Mme de Maintenon dans la Marine du Roi », dans *Autour de Françoise d'Aubigné, marquise de Maintenon*, Cahiers d'Aubigné, Paris, Champion, 1999, t. II, p. 281-294. - Voir aussi Mickaël Augeron (dir.), *Les Protestants et la mer*, t. I, Paris, PUPS, 2010.

17 Michel Vergé-Franceschi, *Colbert (1619-1683), La politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003, réédité en *Livre de poche*, Paris, 2005 ; *id.*, « Colbert et la marine française », *Bulletin d'études de la Marine*, n° 30, décembre 2004, p. 70-77 ; *id.*, « Colbert aux manettes », *Historia thématique*, juillet-août 2005, n° 96, p. 74-76.

18 Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne (1610-1688), marin huguenot du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1996.

19 Michel Vergé-Franceschi, « Jean Bart (1650-1702) », *Cols Bleus*, n° 2478, p. 10-14 et n° 2479, p. 12-16 ; *id.*, « Les Bart, une dynastie d'officiers généraux de la Marine royale », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, Ports et Océans xv^e-xx^e siècles, Mélanges offerts à Paul Butel*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 371-389.

20 Michel Vergé-Franceschi, « Duguay-Trouin (1673-1736). Un corsaire, un officier général, un mythe », *Revue historique*, 1996, n° 598, p. 333-353.

anobli en 1709. Les esprits éclairés du XVII^e siècle ont compris que la mer devait changer d'état : d'un statut *roturier*, de marchand, de négociant, de transporteur, elle doit voguer vers un statut *nobiliaire* d'officier des vaisseaux du Roi, vers un statut de gentilhomme. Dès 1626, le Père jésuite Georges Fournier²¹ souhaite que la mer anoblisse. Richelieu le suit et un édit de 1626 de Louis XIII déclare que le grand commerce maritime (le négoce) ne fera point déroger à noblesse²², ce que Colbert confirmera en 1669, d'où un édit de Louis XIV qui répète que le négoce par mer ne fait point déroger à la différence du petit commerce au détail (celui des boutiquiers²³).

Ces trois éléments : une France qui regarde la Méditerranée à partir de l'Hôtel de ville de Toulon ; un royaume avec des charges maritimes centralisées : la Grande maîtrise de la Navigation et Commerce de France (qui existe de 1626 à 1669) ; et une mer qui passe d'un statut roturier à une qualité nobiliaire constituent trois bons exemples de révolution psychologique, de révolution des esprits à partir de Richelieu.

La « révolution » est aussi étatique : un pirate²⁴ est un marin « privé ». Il pille une cargaison comme un vrai voleur des mers, ce qu'il est. Le pirate est un mauvais sujet, sans foi ni loi, qui risque d'être « pendu haut et court » à la plus haute vergue de son navire s'il est capturé. Mais il peut s'enrichir et Abraham Duquesne le Vieux peut prendre une cargaison de 50 000 livres en une seule

21 *Dictionnaire d'Histoire maritime*, notice « Georges Fournier », *op. cit.*, p. 624.

22 *Dictionnaire d'Histoire maritime*, notice « Noblesse et Marine », *op. cit.*, p. 1049-1053 ; *id.*, « Noblesse bretonne et généralat maritime (1661-1774) », dans M. Acerra, J.-P. Poussou et A. Zysberg (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1996, p. 409-429 ; *ibid.*, « Marine et naissance : La noblesse, un modèle social ? », dans *La Noblesse de la fin du XVII^e au début du XX^e siècle*, Biarritz, Atlantica, 2002, p. 43-65.

23 Michel Vergé-Franceschi, *La Société française au XVII^e siècle*, Paris, Fayard, 2006.

24 Pour les pirates et la piraterie, l'ouvrage de Daniel Defoe (dit capitain Johnson), *Histoire générale des plus fameux pirates*, Paris, Phébus libretto, paru en 1726, réédité en 2 vol., reste incontournable car c'est à partir de celui-ci que s'est construite la légende des flibustiers et pirates. Retenons aussi : Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1978 ; Philippe Jacquin, *Sous le pavillon noir. Pirates et flibustiers*, Paris, Gallimard, 1988, bon résumé de la geste pirate bien illustré ; Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie. Des origines à nos jours*, Paris, Tallandier, 1992 ; Jean-Pierre Moreau, *Une histoire des pirates des mers du Sud à Hollywood*, Paris, Le Seuil, 2007 ; Gilles Lapouge, *Les Pirates. Forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer*, Paris, Phébus, libretto, réédit. 2001 ; Michel Le Bris a synthétisé la recherche en publiant sous sa direction *L'Aventure de la flibuste*, Abbaye Daoulas, Paris, Éditions Hoëbeke, 2002 : l'ouvrage revisite l'histoire et les mythes de la piraterie dans l'espace caraïbe ; M. Le Bris et Virginie Serna, *Pirates et flibustiers des Caraïbes*, Catalogue d'exposition, Abbaye Daoulas, Paris, Hoëbeke, 2001 ; Jean Meyer, notice « piraterie », *Dictionnaire d'histoire maritime*, *op. cit.*, p. 1138-1143.

prise ! Or, un capitaine des vaisseaux du Roi, sous Richelieu, reçoit une solde de 2 000 livres annuelles ; 1 800 sous Colbert (s'il est jeune « à la basse paye ») ; 2 400 s'il est âgé « à la haute paye »²⁵. Faire passer un pirate de renom au service du Roi, lui donner une solde qui devra lui permettre de gagner en vingt-cinq ans ce qu'il pouvait gagner en une seule prise relève de l'exploit étatique ! Richelieu y est parvenu ! En créant une solde régulière pour les officiers de vaisseau à partir de 1631, il a transformé les marins, pirates épisodiques, en officiers réguliers, rémunérés par le Roi, véritable privilège assimilant tout officier au second ordre (la noblesse) et non plus à la roture. L'officier est certes peu rémunéré, mais, officier des vaisseaux du Roi, il a pour lui la gloire²⁶ et le statut, même s'il y perd en fortune. De marin « privé », l'officier devient un marin « d'État » à l'origine de la fonction publique d'aujourd'hui (avec des pensions de retraites, des pensions pour les invalides, des pensions de réversion (déjà !) pour les veuves, d'autres pour les enfants des officiers morts au combat, devenus « enfants de l'État » et ancêtres des « pupilles de la nation », etc...). Il y a là une « royalisation » du métier de la mer ce qui est une vraie « révolution ».

Mais, jusqu'en 1669 – héritier des Amiraux de France –, c'est le Grand-maître qui choisit la totalité des personnels de la Marine : Richelieu (1626-1642), Maillé-Brézé (1642-1646), Anne d'Autriche (1646-1650), le duc de Vendôme (1650-1665), le duc de Beaufort (1665-1669). Une fois Beaufort mystérieusement disparu à Candie (25 juin 1669 à l'aube)²⁷, le choix des personnels de la Marine revient non à Colbert, secrétaire d'État à la marine (1669-1683), mais au Roi. La « royalisation » s'affirme.

Elle s'affirme aussi à travers les noms imposés aux vaisseaux de guerre à partir de 1670, lesquels doivent tous évoquer le Roi, sa grandeur, sa clémence, sa force, son courage, sa magnanimité, et non plus la grandeur de ses « domestiques » : tel le *Jules* (ainsi appelé du temps de Mazarin), le *Vendôme* (appelé ainsi du temps du duc César de Vendôme), ou le *Duc* (du temps de son fils Beaufort)²⁸.

25 Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg, « Qui étaient les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, 1992, n° 582, p. 311-339.

26 Michel Vergé-Franceschi, « La gloire du roi sur mer (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans Bernard Barbiche, Jean-Pierre Poussou et Alain Tallon, *Pouvoirs, contestations et comportements dans l'Europe moderne. Mélanges en l'honneur du professeur Yves-Marie Bercé*, Paris, PUPS, 2005, p. 421-435 ; *id.*, « La société maritime des XVII^e et XVIII^e siècles à travers les archives de la marine », *Revue historique des Armées*, 1988, n° 2, p. 78-89.

27 Pour le duc de Beaufort, voir Michel Vergé-Franceschi, *Le Masque de fer*, Paris, Fayard, 2010.

28 Michel Vergé-Franceschi, « La gloire du roi sur mer, XVII^e-XVIII^e siècles », art. cit. ; on y trouve une liste du nom des vaisseaux du règne de Louis XIV.

La centralisation ne cesse de s'accroître : un Grand-maître tenu en bride par Colbert du temps de Vendôme (1661-1665) ; puis un secrétaire d'État tout-puissant aux ordres du Roi : Colbert (1665/1669-1683) du vivant de Beaufort et surtout après la mystérieuse disparition de celui-ci (25 juin 1669). Une Marine du Levant réunie à celle du Ponant. Des officiers nommés par le Roi. Des officiers anoblis par le Roi. Tout ceci procède de la « montée de l'État moderne » abusivement appelée « montée de l'absolutisme » ou « monarchie absolue » tout au long du XVII^e siècle.

C'est à ces deux révolutions – psychologique (révolution des esprits) et étatique (naissance de l'État moderne) – que se surajoute la révolution « technique » qui n'a pu exister que suite à la mutation des esprits. La mer devenant espace d'État, il a fallu des flottes d'État pour défendre outre-mer les colonies et les ressources lointaines de ces mêmes États. Ces flottes ont dû s'adapter à l'éloignement de ces territoires.

La galère – réduite à l'espace méditerranéen – est devenue obsolète de par sa quasi-impossibilité de sortir du détroit de Gibraltar. Mais en matière de galères, la « révolution » – *brutale et rapide* – n'eut lieu qu'en 1748 avec la suppression par Louis XV du corps des galères installées à Marseille et leur réunion au corps des vaisseaux de Toulon. En quelques jours prend fin une histoire deux fois millénaire, les galères²⁹ remontant à l'Antiquité gréco-romaine. C'est une vraie « révolution ».

Révolution technique aussi avec l'apparition de l'artillerie embarquée à partir de 1498-1502. La flèche et l'arc ont vécu même si la bataille de Lépante (1571) a réussi le tragique exploit de tuer pas moins de trente mille hommes avec seulement des flèches en à peine cinq ou six heures. Si le canon monte à bord, la rame utilisée sur les flancs du navire est contrainte de disparaître : ces mêmes flancs vont donc se charger de canons et réduire au chômage les pauvres rémolats³⁰. Le vaisseau puissamment muni d'artillerie et haut sur l'eau – d'où son nom de « vaisseau de haut-bord » – succède à la galère, basse sur l'eau, d'où son nom de navire de bas-bord.

Mais si le vaisseau et les canons succèdent à la galère, le combat change totalement de tactique : au choc frontal imposé depuis l'Antiquité par l'éperon

29 Les travaux sur les galères de France sont nombreux : voir notamment ceux réalisés par André Zysberg, Marc Vigié, René Burlet.

30 Ouvriers qui fabriquent les rames.

de bronze des galères, à la proue, succède le combat en ligne, les vaisseaux se suivant en file indienne, de cent vingt toises en cent vingt toises (soixante mètres), d'où leur nom de « vaisseaux de ligne ».

Bref, la révolution technique repose essentiellement sur ces trois aspects : disparition des galères obsolètes dès la fin du XVII^e siècle lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) même si certaines passent de Rochefort à Dunkerque en 1690 où les galériens de couleur sont les premiers Noirs vus par les habitants ; embarquement d'une artillerie de plus en plus lourde sur le pont, les deux ponts, puis les trois ponts, des vaisseaux de guerre des puissances européennes ; et enfin, apparition du combat en ligne que le bailli de Suffren (1729-1788)³¹ bousculera dans l'Inde, comme on le faisait déjà au XVII^e siècle à Guétaria³² du temps du cardinal de Sourdis (1638) et à Palerme³³ du temps de Duquesne (1676).

280

La révolution « maritime » existe donc au XVII^e siècle car ces choix psychologiques et sociaux, étatiques et nationaux, techniques et militaires ont engendré une nouvelle époque : celle des puissances maritimes³⁴ qui montrèrent aux États ce dont la mer était capable, et, quatre siècles plus tard, la Bataille de l'Atlantique a prouvé mieux que tout que Richelieu avait raison d'écrire en 1626 : « Qui veut dominer la terre, doit dominer la mer ». À côté de cette révolution, nombre d'éléments portent témoignage d'évolutions lentes : les peurs, les légendes, le bestiaire marin médiéval, les sirènes, dragons et autres monstres marins commencent à disparaître³⁵ même si les Bordelais croient encore à une attaque de leur port par un régiment de baleines aux yeux rouges et sertis de diamants à la fin du règne de Louis XVI ! Les hommes du temps commencent à mieux connaître la faune et la flore des autres continents³⁶. Les ménageries se peuplent

31 Michel Vergé-Franceschi, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977 ; *id.*, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1996.

32 Michel Vergé-Franceschi, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime (1492-1792)*, Paris, SEDES, 1998.

33 Michel Vergé-Franceschi, ouvr. en coll., à paraître à Amsterdam en 2011, *Michel de Ruyter (1609-1676)*.

34 Michel Vergé-Franceschi, « Les politiques et le développement de la puissance maritime sous l'Ancien Régime », dans Christian Buchet (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 555-563.

35 Michel Vergé-Franceschi, *La Mer*, collection « Les Symboles », Paris, éd. Ph. Lebaud, 1998.

36 Michel Vergé-Franceschi, « La mer et l'animal (1^{er} volet) : des animaux à conserver ou à consommer », dans *Stantari, Histoire naturelle et culturelle de la Corse*, n° 10, août-octobre 2007, p. 57-61 ; *id.*, « Des animaux et des hommes : Des animaux à éviter : les animaux fantastiques », *Stantari*, n° 11, novembre-décembre 2007, p. 53-57 ; *ibid.*, « La mer et l'animal (3^e volet) : D'autres animaux à éviter », dans *Stantari*, mai-juillet 2008, n° 13, p. 53-57 ; *id.*, « La mer et l'animal (4^e et dernier volet) : Des animaux à débarquer », dans *Stantari*, août-octobre 2008, n° 14, p. 51-57 ; *id.*, « La mer, monde du divin et des superstitions », dans

d'animaux exotiques depuis les premières importations dues à Henri le Navigateur, François I^{er} ou la mère de Charles le Téméraire. Mais Samuel Champlain continue à se lamenter : « Dieu ne permettra jamais à l'homme de découvrir la longitude » (1635). La révolution des horloges marines est à peine amorcée, mais les sciences ne cessent de progresser³⁷ : mathématiques, hydrographie, astronomie, physique. Si la France doit attendre Bougainville³⁸ pour réaliser son premier tour du monde, les marins de Magellan³⁹ ont réalisé une circumnavigation révolutionnaire depuis longtemps. Mais à son bord, Bougainville est contraint de faire manger du rat au prince de Nassau comme Magellan le faisait plus de deux siècles plus tôt avec ses équipages. Évolution ? Révolution ? Faux débat ? Vraie question ? Pérennité surtout. Pérennité des éléments (la mer), pérennité des traditions (celle des marins, le passage de la ligne), pérennité des hommes, de leurs moyens « les moyens du bord », de leurs peurs, de leurs souffrances, de leurs espérances, de leurs croyances et les horloges marines pas plus que les GPS ne privent d'ex-voto les chapelles des marins. Les mots s'envolent. Les maux demeurent : le scorbut⁴⁰, terrible ; le naufrage : redouté ; la mort à l'ennemi, recherchée.

M. Vergé-Franceschi (dir.), *Mer et Religion*, Piazzola, Ajaccio, 2008, p. 11-45 ; *id.*, « La mer, le lièvre et la tortue », dans Jean Mondot et Philippe Loupès (dir.), *Provinciales. Hommage à A.-M. Cocula*, 2009, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2009, p. 415-439.

- 37 Michel Vergé-Franceschi, « Les mathématiques dans la marine du temps du chevalier de Borda », *Catalogue d'exposition Musée de Borda, 1999* ; *id.*, « Les marins portugais à l'époque de Zurara : des ethnographes avant l'ethnographie », dans Sophie Linon-Chipon et Daniela Vaj (dir.), *Relations savantes. Voyages et discours scientifiques*, Paris, PUPS, 2002, p. 13-24 ; *id.*, « Écrits et découvertes maritimes au temps de la Renaissance », *Bulletin de l'Association des Historiens modernistes des Universités françaises*, 2003, p. 97-124 ; *id.*, « L'art de naviguer passe par Chambéry, Le père Milliet de Challes, un jésuite professeur des gardes de la marine en 1677 », dans *Les Savoyards dans le monde*, Société savoisiennne d'Histoire et d'archéologie, XCIV, 1992, p. 63-71 ; *id.*, « Le chevalier de Borda », *Catalogue d'exposition Musée de Borda*, Dax, 1999 ; *id.*, « Deux portulans pour un seul homme : les Chabert, les Chabert-Cogolin, les Cuers-Cogolin, une dynastie d'officiers savants, cartographes et astronomes », CERMA, Rochefort, 2000 ; *id.*, « Le langage des couleurs, pavillons et signaux. Manuscrit du comte de Toulouse », *Mémoires de la Mer*, Paris, l'Iconoclaste, 2005, p. 66-69 ; *id.*, « De la relation de voyage dieppoise au traité de marine parisien », p. 27-49, dans Annie Charon, Thierry Claerr et François Moureau (dir.), *Le Livre maritime au siècle des Lumières : édition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850)*, Paris, PUPS, 2005, p. 27-49.
- 38 Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale, origines, condition, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 ; *id.*, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.
- 39 Michel Vergé-Franceschi, « Magellan », *Historia Spécial, Ces grands hommes qui ont fait l'Histoire*, n° 700, avril 2005, p. 80.
- 40 Ces thèmes ont fait l'objet ces dernières années de beaux colloques réalisés sous la direction de Christian Buchet à l'Institut catholique de Paris. Nous y avons nous-même participé en réalisant les Conclusions du colloque international *Les Naufrages*, Paris, Champion, 2000, et une communication : « Les Gérontes à la mer », Actes du colloque international, dans Christian Buchet *et al.* (dir.), *L'Homme, la santé, la mer*, 1995, Paris, Champion, 1997, p. 253-271.

Varia

FINANCER LA MARINE EN TEMPS DE CONFLIT : L'EXEMPLE DE LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG (1688-1697)

Caroline Le Mao
Université Bordeaux III, CEMMC

Sous le règne de Louis XIV, la France a connu, sur le plan maritime, le meilleur comme le pire. Au début de son règne, le jeune souverain pouvait tout juste compter sur 18 vaisseaux très hétérogènes. Colbert et plus encore son fils Seignelay réussirent cependant à engager un puissant mouvement de construction, au point de hisser la France au rang de première flotte européenne de guerre, de 1670 à 1708. Il s'agit d'un temps d'apogée pour la marine du Roi-Soleil, voire pour la marine française dans son ensemble, apogée qui survient très vite après le début de l'effort colbertien. La guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) s'annonçait donc comme un moment révélateur, puisque la France se trouva devoir affronter les deux plus grandes puissances maritimes du moment, l'Angleterre et la Hollande réunies, dans un conflit durant lequel les flottes eurent un rôle clé : expédition d'Irlande en 1689, bataille de Béziers le 10 juillet 1690, chassés-croisés de l'été 1691 dans la Manche, bataille navale de La Hougue, opérations de l'été 1693 en Méditerranée...

Or, en matière d'histoire maritime, si le XVIII^e siècle est une période assez bien étudiée, le règne de Louis XIV semble plus délaissé, en particulier pour sa seconde moitié¹. Il est donc particulièrement intéressant de porter l'attention sur la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), d'autant que le thème est plutôt bien connu côté anglais², et que la période fait l'objet d'un débat historiographique majeur sur le plan de l'histoire de la marine de guerre. Les années 1690-1692 seraient en effet ce moment crucial où l'on serait passé, en

1 Voir Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 1996 ; Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1962. Dans sa thèse, cet auteur prend comme point de basculement l'année 1690. Dès lors, la première partie de son ouvrage comporte un certain nombre d'éléments pour 1688-1690, alors que la seconde évoque finalement assez peu la dernière décennie du XVII^e siècle pour se concentrer sur la crise financière et les mutations qui caractérisent la guerre de Succession d'Espagne.

2 N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean: a Naval History of Britain, 1649-1815*, New York, W.W. Norton & company, 2005 ; John Ehrman, *The Navy in the War of William III, 1689-1697: its states and direction*, Cambridge, Cambridge University Press, 1953.

l'espace de quelques mois, du Capitole à la roche Tarpéienne, avec la mort de Seignelay, le début des difficultés financières, et le choc que constitua la bataille de La Hougue³. 1692 serait un point de basculement, une « faillite intellectuelle et morale »⁴ à l'issue de laquelle la Marine française aurait renoncé à toute volonté de suprématie dans la Manche, l'État se repliant alors sur d'autres formes de combat⁵.

Il ne s'agit pas d'envisager ici les opérations maritimes à proprement parler, mais ce qui les a rendues possibles, à savoir un investissement massif et soutenu. Engagé dans les années 1660, celui-ci aurait atteint 350 millions de livres tournois⁶ selon Usson de Bonrepas⁷, mais plus vraisemblablement 300 millions, un chiffre qui n'en reste pas moins exceptionnel. On le comprend donc aisément : la question du financement de la Marine était l'une des clefs de son succès. Or, si l'on en croit Steve Pincus, cette idée que l'argent est désormais le nerf de la guerre est finalement assez neuve : « cette conception du lien entre la puissance et l'argent, si étrangère aux écrivains de l'Antiquité et de la Renaissance, était la conséquence directe des transformations dans la manière de se battre au XVII^e siècle en Europe. L'auteur de la *Lettre décousue à un ami*, un ouvrage qui circulait beaucoup, notait que « faire la guerre, ce n'est plus combattre, mais manger, boire, et voyager. Pour se mettre au niveau de ce nouvel art militaire, je suis convaincu que seul l'argent est nécessaire »⁸. En ce qui concerne la Marine française, ainsi que l'a souligné Jean Meyer, « la stabilisation au niveau de cent vingt vaisseaux suppose un gigantesque effort logistique et industriel qui demeure encore trop souvent largement sous-estimé ». De fait, les années de guerre ont été celles d'un accroissement rapide et massif du financement, qui participe de la hausse globale des dépenses de guerre certes, mais aussi d'un intérêt marqué pour cette arme, puisque la Marine représente 13 à 23 % des dépenses militaires de 1690 à 1700⁹. Une telle montée en puissance est en soi remarquable, mais il s'agissait d'un effort dont on pouvait supposer qu'il serait difficile à soutenir sur le long terme, ainsi que le pressentait par exemple Spanheim :

3 H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, op. cit., p. 47.

4 D. Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, op. cit., p. 275.

5 Geoffrey Symcox, *The Crisis of French sea power, 1688-1697: from the Guerre d'escadre to the Guerre de course*, The Hague, M. Nijhoff, 1974.

6 Nous utiliserons ensuite l'abréviation l. t.

7 Archives Nationales (désormais AN), K 1360, 20 juin 1691.

8 Steve Pincus, « La Révolution anglaise de 1688 : économie politique et transformation radicale », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 58-1, janv. 2011, p. 7-53, loc. cit., p. 39.

9 H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, op. cit., tableau 8, p. 184.

d'un côté, des frais immenses qui sont indispensablement requis pour soutenir la guerre qu'elle a engagée par mer et par terre contre les nations les mieux armées, d'un autre côté la diminution considérable des sources des finances ou revenus du roi de France... En sorte qu'on peut recueillir que les sources des finances ou des revenus du roi et de la couronne quelque abondantes qu'elles soient, ne peuvent que tarir peu à peu ou au moins diminuer considérablement au cas d'une continuation de quelques années de la guerre présente, les charges de l'État s'augmenter, les moyens d'y fournir s'épuiser et les particuliers du royaume s'appauvrir de plus en plus¹⁰.

L'énormité des besoins financiers va évidemment nous retenir mais, par delà les précisions que nous apporterons à ce sujet, nous essaierons aussi de répondre à une autre question presque aussi importante, celle de savoir si la marine de guerre française a pu disposer d'une administration financière capable de subvenir à ses besoins. Nous nous proposons d'examiner les enregistrements des ordres donnés aux trésoriers généraux de la Marine pour les années 1688 à 1697. Après avoir présenté les principaux enjeux et problèmes – fonctionnement du système, méthode de travail adoptée, premiers résultats d'ensemble –, nous nous proposons de mettre en regard deux années, 1689 et 1692, pour comprendre les mécanismes de paiement autant que les postes de dépenses.

LES DONNÉES DE LA QUESTION

Au cœur du système : le trésorier général de la Marine

Le trésorier général de la Marine apparaît comme le pivot du système de financement. Il est celui qui reçoit les sommes allouées à la Marine, et qui effectue les paiements. Au moment où éclate la guerre de la Ligue d'Augsbourg, cette charge a atteint sa maturité. Le clivage géographique Ponant-Levant a fait place depuis 1654 à une distribution technique – entre le Trésorier de la Marine et celui des Galères – et la Marine est passée sous la seule autorité du secrétaire d'État à la Marine en 1669¹¹. En ce qui concerne l'organisation du travail, ses fonctions de dépenses n'ont que peu évolué depuis leur codification en 1519¹² : l'assistance de commis est attestée depuis 1603, et généralisée par Colbert vers 1678¹³ ; ils « sont devenus les chefs de véritables administrations

10 Ézéchiél Spanheim, *Relations de la Cour de France en 1690*, Paris, Société de l'histoire de France, 1882, p. 359.

11 H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 54.

12 Commission du 07/02/1519. Pour le détail, voir H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 31-32.

13 AN, MAR B 2 39, n° 172, 23/05/1678, lettre à de Lubert.

financières. Ils ont sous leurs ordres à Paris des caissiers et dans les ports des « principaux commis », et ceux-ci à leur tour « commandent des commis »¹⁴. En 1688, le titulaire de la charge est de Lubert, en poste depuis 1678, ce qui lui assure une bonne maîtrise de la fonction, d'autant qu'il a réuni sur sa tête les trois offices de trésorier ancien, alternatif et triennal. Cette organisation, très structurée, fait d'ailleurs l'admiration des rivales de la France, au premier rang desquelles l'Angleterre. Ainsi que le souligne John Ehrman, il est presque de mode outre-Manche, de comparer les deux systèmes pour pointer les lacunes de l'administration de la Navy. Le trésorier de celle-ci réunit certes sous son autorité les trois « comptes » que sont l'amortissement (*wear and tear*), les gages (*wages*) et les vivres (*victualling*), mais il ne peut s'appuyer sur des documents prévisionnels, qui font aussi cruellement défaut au Parlement pour prévoir les hausses d'impôts ; c'est pourquoi, vers 1688, ainsi que le remarque cet historien, la Navy est largement financée par une forme de crédit impossible à contrôler, et à laquelle les créanciers ne font pas confiance¹⁵. Les Provinces-Unies, au contraire, peuvent compter sur un système relativement organisé, où les besoins de la Marine sont évalués par le Conseil d'État, en concertation avec les cinq collèges de l'Amirauté. Des financements supplémentaires peuvent alors être levés avec l'accord – parfois difficile à obtenir néanmoins – des provinces¹⁶. Il semblerait donc que la France ait abordé le conflit avec une administration jugée efficace, mais qui fut cependant quelque peu modifiée suite aux nécessités de la guerre.

Les besoins financiers altèrent en effet la stabilité de la charge, qui connaît le sort de nombre d'autres offices du temps. Au terme d'un édit de novembre 1691, les trois offices sont supprimés et remplacés par deux nouveaux : de Lubert, qui est l'officier « ancien », n'exerce plus qu'une année sur deux, alternant avec de La Ravoye. Un nouvel édit de décembre 1695 change encore la donne pour adjoindre aux deux précédents un office triennal, qui revient à de Vanolles¹⁷. Sur le plan pratique, à la continuité de la gestion de Lubert, entre 1678 et 1691, succède l'alternance de deux, puis de trois trésoriers généraux de la Marine.

14 H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 63.

15 J. Ehrman, *The Navy in the War of William III*, *op. cit.*, p. 165-169. Les nécessités du financement de la guerre expliquent en partie la création de la Banque d'Angleterre. Sur les liens entre guerre, bouleversements politiques et révolution financière, on renverra au tout récent article de Steve Pincus, déjà cité.

16 Peter G.M. Dickson, « War finance, 1689-1714 », dans *The New Cambridge Modern History*, vol. 6, *The rise of Great Britain and Russia, 1688-1715/25*, Cambridge, Cambridge University Press, 1970, p. 295. - Voir aussi John Brewer, *The sinews of power: war, money and the English State 1688-1783*, London, Routledge, 1994.

17 Sur la personnalité très controversée de Vanolles, voir H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 326-327.

Si cela peut éventuellement nuire à la bonne marche du service comptable, il convient cependant de noter que chaque trésorier apporte avec lui son « crédit personnel », et que cette tripartition permet de soulager l'effort consenti par chacun, permettant en quelque sorte une répartition de la charge à une époque où les sommes à payer par la Marine connaissent une croissance d'une ampleur considérable.

Sur le plan de l'exploitation des sources, cette tripartition amène aussi à une distinction plus claire de chacune des années. D'une manière générale, quels que soient les comptes que l'on examine, il est fréquent de constater que des dépenses correspondant à une année ne sont pas toujours acquittées cette même année : on peut en effet consentir des avances ou régler des retards. Concrètement, lorsque l'on examine les paiements de décembre 1691 et janvier 1692, on voit apparaître aussi bien de La Ravoye, trésorier de l'année 1692, qui commence dès décembre 1691 à recevoir de l'argent pour sa charge et à payer des avances, et de Lubert, trésorier de l'année 1691 qui finit de régler ses dépenses à terme échu en janvier 1692 et reçoit aussi de l'argent pour des excédents de dépenses. De tels décalages sont beaucoup plus difficiles à repérer pour les premières années du conflit, où de Lubert est le seul exécutant. La chose est d'importance car elle nous permet de proposer une double datation des documents, une année brute – la date de l'ordre – et une autre corrigée – la date de la dépense¹⁸, qui doit permettre de tirer quelques conclusions sur l'état de l'organisation de la Marine : a-t-on réussi à prévoir les besoins en consentant les avances nécessaires, en particulier en matière de marchandises, ou est-on devant un éventuel accroissement de l'endettement, en raison de l'importance des besoins ? Mais répondre à de telles questions implique de bien comprendre le circuit de paiement.

| Les trésoriers généraux de la Marine durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg | |
|--|--------------|
| Années 1688 à 1691 | De Lubert |
| Année 1692 | De La Ravoye |
| Année 1693 | De Lubert |
| Année 1694 | De La Ravoye |
| Année 1695 | De Lubert |
| Année 1696 | De La Ravoye |
| Année 1697 | De Vanolles |

¹⁸ Voir par exemple, AN, MAR E 8, ordre, 07/01/1692. Le 7 janvier, de Lubert reçoit un ordre de paiement de 150 000 l. t. pour le port de Brest, dont il est dit qu'elles doivent couvrir les dépenses du port de l'année passée. L'année brute est 1692, date de l'ordre, l'année corrigée est 1691, puisque cette somme a en fait déjà été consommée.

Le circuit de l'argent a été très précisément reconstitué par Henri Legohérel¹⁹. Grâce aux projets établis dans les ports par les intendants et commissaires généraux de la Marine, entre août et octobre, il est établi, après examen et corrections, un « état général des fonds », sorte de « budget » prévisionnel devant servir de base à la gestion, un guide à suivre le plus précisément qu'il se peut, même si des aménagements sont possibles. Une fois ce document général dressé, l'ordre de payer s'établit à deux niveaux : l'ordonnancement principal vient du roi, l'ordonnancement secondaire des intendants résidant dans les ports. C'est à cet ordonnancement principal que nous souhaitons nous consacrer ici, grâce aux registres d'enregistrement des ordres donnés au trésorier général de la Marine²⁰. Il s'agit là d'un élément essentiel de la chaîne de paiement puisque, comme le rappelle un ordre du roi du 13 janvier 1673, le trésorier général de la Marine ne peut remettre aucun fonds dans les ports et arsenaux sans un ordre exprès par écrit²¹. Les registres que nous nous proposons d'examiner rassemblent ces ordres, et cette source, qui souffre de nombreuses lacunes, est par chance très bien conservée pour les années qui nous concernent, alors qu'elle semble quasiment inexistante pour le XVIII^e siècle. Ce système, qui est institutionnalisé par l'ordonnance de 1689, est en fait déjà au point dans le Règlement du 14 novembre 1678, car il a été forgé entre 1678 et 1683. Au début de la guerre, il est donc opérationnel, et, au final, sur la période 1688-1697, nous avons pu rassembler un ensemble de plus de 9000 actes, qui ont donné lieu à un traitement informatique statistique.

Les actes, ordonnés chronologiquement, sont présentés de façon fort simple et stéréotypée²². L'apparente rigueur de cet enregistrement sériel cache en fait la complexité inhérente à l'utilisation de ces documents. On remarquera tout d'abord que la présentation formelle du registre prouve que, s'il garde la

19 Voir H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 94 sq. Même si ces questions sont fondamentales, nous n'envisagerons pas ici le problème de la recherche des fonds.

20 Il convient de préciser que notre étude porte sur les comptes du trésorier général de la Marine et non sur celui des galères.

21 Pour mesurer les différences entre systèmes français et anglais sur ce point, voir J. Ehrman, *The Navy in the War of William III*, *op. cit.*, p. 162.

22 Vient en premier la nature du document (état, ordre, ordonnance de fonds, de décharge, de comptant, de pension, ou même de voyage et quelques billets...), le destinataire de l'ordre et exécuteur, c'est-à-dire généralement le trésorier de la Marine, le lieu de remise de la somme, son montant et sa destination (deux mois de solde pour l'équipage de tel vaisseau, un dédommagement de transport, un paiement de marchandises). Parfois, des informations complémentaires sont indiquées comme le bénéficiaire de la somme, s'il y a lieu, ou un rappel de compte lorsqu'il y a des avances ou des paiements échelonnés. Pour la signification de chaque type d'actes, voir H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 129.

mémoire des documents, ce n'est pas un instrument comptable : seul l'ordre chronologique préside à son agencement, sans tenir compte des débits ou crédits, ou bien encore de la nature des actes ; les montants sont indiqués en toutes lettres dans le texte et non, par exemple, en chiffres et en fin de ligne, ce qui permettrait de faire rapidement des comptes. Par ailleurs, il faut souligner qu'une partie des sommes engagées nous échappe, puisque sur 9 000 actes, un peu plus de 400 ne comportent aucun montant. Hormis quelques oublis lors de la copie sur le registre, ces omissions concernent très largement les « ordonnances du voyage », données pour qu'un particulier obtienne son défraiement.

On soulignera, en outre, que la nature de certains actes pose problème. Si le fonctionnement des ordres, ordonnances de décharge et de comptant est simple, la réalité semble plus complexe pour les ordonnances de fonds et les états. Pour simplifier, les ordonnances de fonds correspondent à l'argent reçu par le trésorier général de la Marine, afin de satisfaire aux paiements qu'il doit faire. Dans le cas le plus favorable, cette ordonnance de fonds est suivie des ordres correspondant à son emploi, mais une telle pratique conduit à s'interroger sur les ordonnances isolées, qui n'en semblent que plus suspectes. À titre d'exemple, pour l'année 1689, 99 ordonnances de fonds sont envoyées pour un montant global de près de 5 millions de l. t. ; 63 sont accompagnées immédiatement d'ordres de paiement, mais le doute subsiste pour 36 d'entre elles, ce qui représente plus de 4,4 millions l. t. Un fastidieux travail de recouplement réduit la marge d'incertitude ; il nous permet surtout de partir du principe qu'un fonds ordonné peut être considéré comme consommé, soit dans l'année en cours, soit ultérieurement : si tel n'est pas le cas, un document vient spécifiquement stipuler la restitution de la somme. La question est en revanche plus difficile à résoudre pour les « états » (1 239 actes), qui « contiennent le détail des paiements à effectuer, mais impliquent envoi de la somme globale. Ils sont accompagnés d'une ordonnance royale au vu de laquelle le commis peut payer »²³. En d'autres termes, un état correspondrait à la fois à la remise d'une somme à un trésorier (entrée d'argent) et à l'emploi qu'il doit en faire (sortie d'argent). Dans la pratique, l'examen des registres montre que l'on peut distinguer différents types d'états. Les « états des dépenses ordinaires du port », c'est-à-dire la somme globale allouée à chaque arsenal en début d'année, sont assortis d'ordres détaillant les paiements. En revanche, chaque mois, les états de paiement pour la solde des officiers de marine, officiers du port, gardes de la marine et autres, ne sont accompagnés d'aucun autre document. Mais le cas le plus complexe est incontestablement celui des colonies, pour lesquelles se mêlent ordonnances de fonds, états et une multitude d'ordres ponctuels, ainsi

23 Définition empruntée à H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 129.

qu'une sorte de circuit parallèle, puisqu'en raison de l'éloignement, une partie des dépenses est réglée directement sur place, par le fermier général des Îles²⁴. Il reste donc, en définitive, un certain nombre de zones d'ombre, inhérentes à l'étude des finances de l'Ancien Régime, qui nous conduisent à laisser pour le moment de côté les sommes reçues par le Trésorier de la Marine, pour nous concentrer sur celles qu'il paye au nom du roi.

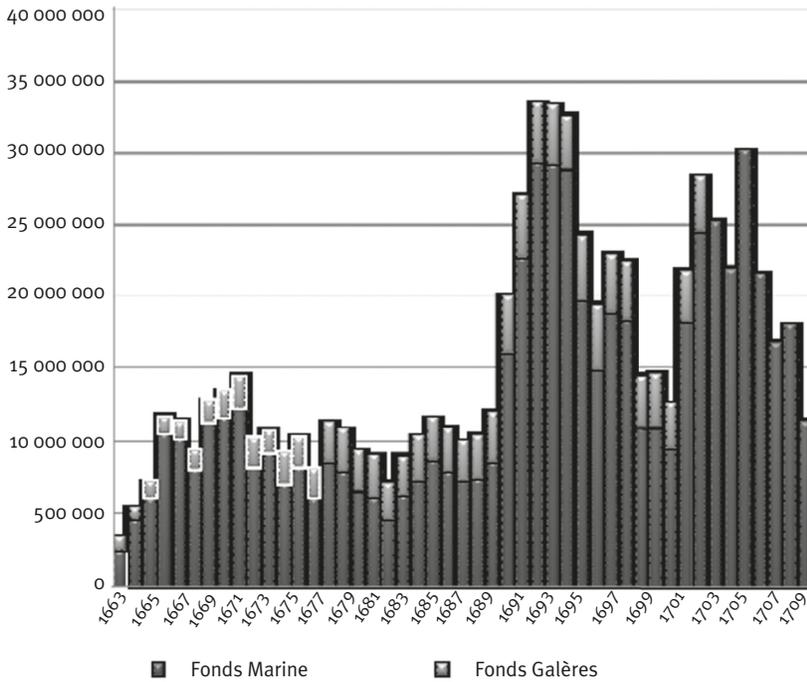
LES RYTHMES DU FINANCEMENT

292 Dans son étude des trésoriers généraux de la Marine, Henri Legohérel a souligné combien il était difficile d'avoir une vision précise²⁵ des dépenses de la Marine, tout en fournissant lui-même aux chercheurs les fruits de sa collecte. Pour la période qui nous concerne, l'auteur avait repéré six séries de données. En suivant les mêmes pistes, et en examinant les papiers de travail conservés, il est possible de regrouper ces listes en deux ensembles²⁶. Forbonnais et Boislisle ont repris les mêmes chiffres, assez proches de la « comparaison des dépenses de la marine sur les registres du Trésor Royal et sur les registres de la Marine ». Leurs résultats s'appuient en fait sur les bordereaux des registres du trésor royal. De son côté, l'archiviste Didier Neuville a probablement recopié en les arrondissant, les chiffres tirés de la « comparaison des administrations de Messieurs Colbert et Pontchartrain, 1716 », et nous avons pu établir que ce dernier document a lui-même pour source les agendas de Marine. Le fort décalage que l'on peut constater entre les deux séries résulte du fait que la seconde inclut les fonds donnés aux galères, tandis que la première ne porte que sur la Marine. Malgré les quelques variations constatées, ces données reflètent la même tendance.

24 AN, MAR E 12, état, 21/07/1696 : « état de la dépense de la somme de 58 325 livres, à payer par le sr Pointeau, fermier général des Îles, aux officiers et pour les charges en sucre et en argent auxdites Îles ».

25 Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, op. cit., p. 177 ss.

26 Pour procéder à cette reconstitution, nous avons étudié les sources suivantes : François Véron de Forbonnais, *Recherches et considérations sur les finances de la France de 1595 à 1721*, Bâle, Cramer, 1758 ; Arthur de Boislisle, *Correspondance des contrôleurs généraux des Finances avec les Intendant des Provinces*, t. I, Paris, Imprimerie nationale, 1874, p. 598, et t. II, Paris, 1883, p. 600-604 ; Didier Neuville, *État sommaire des Archives de la Marine antérieures à la Révolution*, Paris, Beaudoin, 1898, p. 609-634 ; AN, MAR, E 206 et E 208 ; AN, G 7 1830.

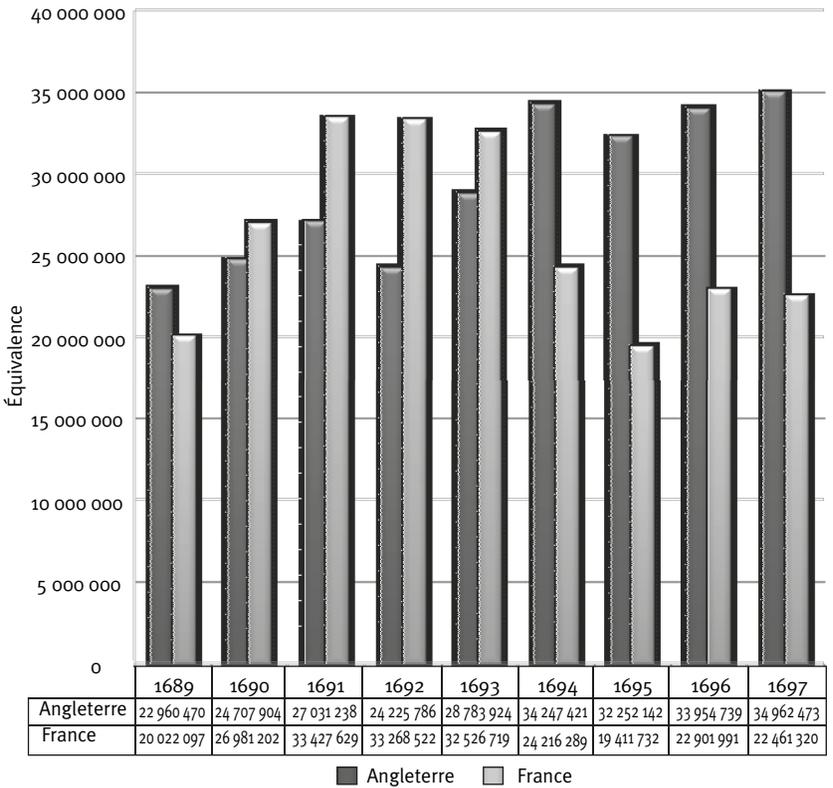


Les dépenses de la Marine (1663-1702)
d'après AN, MAR, E 208, pièce 104

Après un maintien constant entre 7 et 12 millions entre 1672 et 1688, le déclenchement de la guerre à la fin de cette même année entraîne une très nette montée en puissance de l'effort financier. On consacre à la Marine, pour les années 1689 à 1697 incluses, la somme record de 235 160 000 l. t., soit une moyenne annuelle de 26 millions par an, avec des pics à plus de 30 millions par an durant trois années consécutives. On est donc bien loin des montants d'avant-guerre, qui s'établissaient en moyenne à 10 millions par an. Un fort accroissement se repère bien sûr dans les autres nations en guerre, mais selon des modalités différentes. Ainsi, entre 1688 et 1701, les Provinces-Unies ont consacré à leur Marine environ 78 millions de florins, effort qui ne fut pas renouvelé à l'occasion du conflit suivant²⁷. Pour l'Angleterre, les travaux de Nicholas Rodger permettent d'établir le graphique suivant²⁸ :

²⁷ P.G.M. Dickson, « War finance, 1689-1714 », art. cit., p. 295.

²⁸ N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean: a Naval History of Britain*, op. cit., p. 642. Le graphique indique des résultats en livres tournois, pour faciliter la comparaison. À titre indicatif, le dictionnaire de l'Académie de 1694 et celui de Furetière permettent d'établir que 1 livre tournois = £0,077 = 0,8 florin. Nous reproduisons cependant ici les chiffres tels qu'ils sont indiqués dans l'ouvrage. Pour les valeurs françaises, nous avons repris les chiffres de AN, MAR, E 208, pièce 104.



**Approche comparée du financement
des marines anglaise et française (1689-1697)**

Si l'on se concentre sur les années de guerre (1689-1698), les premières années du conflit sont caractérisées par une réelle montée en puissance de l'effort de guerre, plus forte que celle que l'on peut constater pour l'Angleterre ; d'une année sur l'autre, on consacre toujours plus à la Marine, au point qu'en trois ans, la somme est à peu près multipliée par trois. Ensuite, ce n'est pas 1692, mais bien 1693, qui constitue l'année pivot. Après La Hougue, la volonté de financer est toujours là, mais ce sont les moyens qui commencent à manquer. Dès lors,

| Year | Parliamentary Votes | Accumulated Naval Debt | Net expenditure |
|------|---------------------|------------------------|-----------------|
| 1689 | £ 1198648 | 567542 | £1766190 |
| 1690 | 1612976 | -- | 1900608 |
| 1691 | 1791694 | -- | 2079326 |
| 1692 | 1575890 | -- | 1863522 |
| 1693 | 1926516 | 1430439 | 2214148 |
| 1694 | 2500000 | 1564856 | 2634417 |
| 1695 | 2382712 | 1663078 | 2480934 |
| 1696 | 2516972 | 1758009 | 2611903 |
| 1697 | 2372197 | 2075233 | 2689421 |

c'est en 1694 que se produit un vrai décrochage, avec, cette fois-ci, une baisse forte, qui se prolonge et s'aggrave en 1695.

Pour affiner notre étude en nous concentrant sur la Marine (galères exclues), nous avons entrepris de construire nos propres résultats, à partir des sommes payées par le trésorier général de la Marine. La relative précision des documents et surtout l'alternance des deux puis trois trésoriers de la Marine nous ont en outre permis de séparer assez nettement ce qui relevait de chaque année et donc de distinguer en fait des montants pour ce que nous avons appelé l'année brute – ensemble des sommes payées par le trésorier entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1689, par exemple – et l'année corrigée – ensemble des dépenses concernant l'année 1689, qui ont pu être réglées grâce à des avances faites en 1688 ou par des paiements postérieurs, en 1689, 1690, 1691²⁹... Le premier constat est que si nos chiffres ne recourent pas totalement les séries déjà existantes, cependant, à quelques notables exceptions près, ils sont relativement proches des résultats relevés dans les autres documents. En se fondant sur les années corrigées, on constate une chute d'un tiers des dépenses entre 1693 et 1694, puis de presque 20 % entre 1694 et 1695, soit une diminution de près de la moitié des sommes consacrées à la Marine entre 1693 et 1695. Il reste à noter cependant qu'on dépense toujours plus en 1695 qu'on ne le faisait en 1689, première véritable année de conflit et, surtout, que les deux dernières années de guerre marquent un retour à la hausse³⁰.

Les sommes sont donc considérables, même si elles paraissent bien réduites par rapport aux dépenses militaires dans leur ensemble. Henri Legohérel a ainsi établi que la part de la Marine oscillait entre 13 et 23 % des dépenses militaires de la France, ce qui représente tout de même 6,6 à 16 % du « budget » de l'État, les « hautes eaux » se situant là encore entre 1691 et 1693 – 15-16 % du « budget » de l'État, soit 20-23 % des dépenses militaires – en un temps où la France consacrait quasiment les trois quarts de ses ressources aux besoins de la guerre. À titre de comparaison, si les impôts anglais s'élevaient en moyenne à 2 millions de livres sterling par an avant 1688, ils furent multipliés par deux entre 1688 et 1697, dépassant les 3 millions annuels sur la période 1689-1702 ; pour donner un ordre de grandeur, 40 % sont consacrés à l'armée, 35 % à la Navy³¹. Il n'en reste pas moins que l'une des conclusions majeures que l'on peut retirer de ces données est que la Marine ne semble pas avoir manqué d'argent non pas

29 Voir en fin d'article annexe 1.

30 Le léger fléchissement de 1697 s'explique en fait par la conclusion de la paix au début de l'automne.

31 Chiffres tirés de P.G.M. Dickson, « War finance, 1689-1714 », art. cit., p. 285.

jusqu'en 1690 ni même jusqu'en 1692, mais bien jusqu'en 1693, et ce n'est donc qu'en 1694 que l'on constate une baisse drastique.

On peut pousser plus loin les conclusions en examinant les décalages qui existent entre années brutes et corrigées. Dans le but de mieux comprendre l'organisation de cette masse financière, nous avons réalisé deux tableaux³². Le premier distingue, pour une année donnée, les avances faites l'année précédente en prévision des dépenses, les sommes réglées au cours de l'année, et les paiements retardés, sur l'année suivante et au-delà³³. Le second calcule, par rapport à l'année corrigée, la part que représentent les avances et l'importance des sommes réglées en retard. Au sein de ces retards, il convient de distinguer les paiements réalisés dans l'année qui suit, ce qui peut représenter un retard « raisonnable », et ce qui est payé au-delà d'un an, et devient dès lors le signe de dysfonctionnements.

296

Les avances consenties sont un bon révélateur de l'état de préparation d'une Marine, signalant notamment la capacité à anticiper les dépenses, à constituer des stocks de vivres et de marchandises pour les constructions et radoubs, etc. On constate de façon logique qu'à la fin de l'année 1688, on mesure encore mal les besoins pour 1689, ce que confirme par ailleurs la correspondance entre le secrétaire d'État et les intendants des arsenaux³⁴. Néanmoins, la progression est assez rapide et les errances des premiers mois sont vite corrigées par d'importantes avances de fonds consenties pour constituer des stocks. En 1690, le système semble avoir atteint sa plénitude puisque l'on est capable d'anticiper les besoins de 1691 à hauteur de 10 % et cette capacité à prévoir – et à financer la prévision – se maintient durant trois années consécutives. En parallèle, les retards de paiements sont maintenus à un niveau raisonnable. Notons tout d'abord que cette notion de retard de paiement est à relativiser : de façon mécanique, sont considérés comme des retards de paiement les soldes, appointements et paies de décembre acquittés en janvier, de même que les soldes de compte, réglés lorsque le contrat arrive à son terme. Mais, au-delà de ce volume incompressible, les écarts sont révélateurs. Là encore, 1689 apparaît comme une année où, en quelque sorte, les administrateurs « découvrent » la guerre, ses mécanismes et ses exigences. C'est l'année des

³² Voir en fin d'article annexe 2.

³³ Pour prendre au mieux en compte les paiements en retard, nous avons recherché, dans les ordres de fonds des années 1698, 1699 et 1700, les paiements correspondant à des dépenses faites les années antérieures.

³⁴ Il faut cependant noter que, durant les premières années du conflit, de Lubert tient seul les registres. Il est donc parfois difficile de déterminer si un paiement de marchandises correspond à un règlement pour l'année en cours ou pour l'année à venir. La part des avances est donc peut-être minorée.

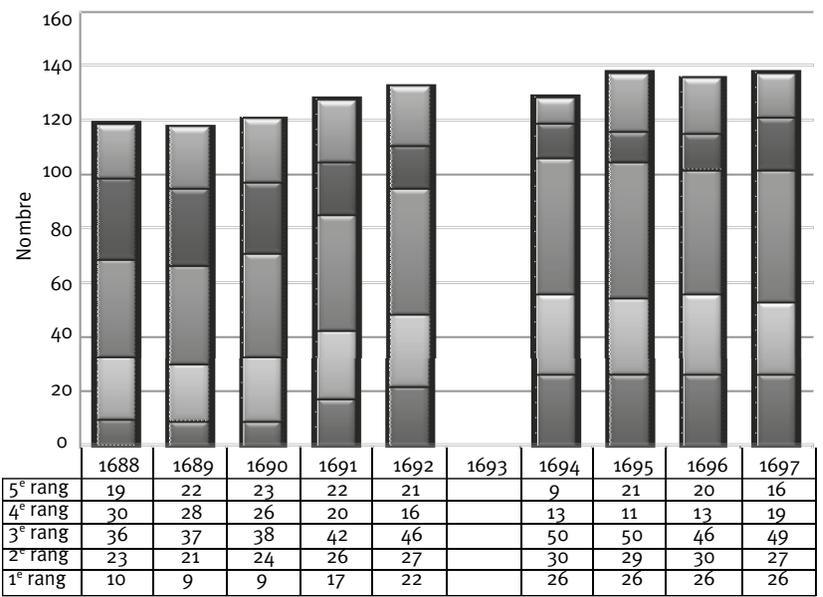
erreurs, de l'impréparation, de l'expérimentation. Près de 13 % des dépenses sont réglées en retard, mais l'essentiel est en fait régularisé dans l'année qui suit, preuve s'il en est que cet « apprentissage administratif » se fait bien entre 1689 et 1690, et que la France peut s'appuyer sur un appareil d'État capable de réagir rapidement et de s'adapter, alors même que, comme nous l'avons déjà indiqué, il y a une forte augmentation des dépenses. De fait, dans les années suivantes, ces retards de paiement restent assez bien contrôlés. Les « mauvais » résultats de 1691 sur ce point résultent en fait de trois grosses opérations payées avec retard : signalons en particulier les 200 000 l. t. d'excédent de dépenses du port de Brest, réglées en 1693, et les 800 000 l. t. dues au munitionnaire, opération régularisée en deux versements de 200 000 et 600 000 l. t. en 1693³⁵. En croisant les différentes données, on peut donc dire que les années 1690 à 1692 sont celles où les dépenses sont au plus haut niveau et où, pourtant, tout fonctionne au mieux.

La vraie rupture intervient en 1693. Ici, le décalage entre année brute et année corrigée est frappant, et il signifie très nettement que l'on a cherché à continuer à donner des moyens à la Marine, même si on ne les avait pas... Les avances faites à la fin de l'année 1692 sont les plus importantes de toute la période – plus de 3 millions l. t. – car l'on souhaite mettre à la disposition des arsenaux aussi bien que du munitionnaire les sommes requises pour leurs tâches, en particulier la reconstruction des vaisseaux détruits à La Hougue³⁶, opération malheureuse qui fait perdre à la France d'un seul coup 15 vaisseaux ; pourtant, les effectifs de la flotte marquent à peine le pas. Dès 1694, on compte 128 vaisseaux et, dès 1695, on dépasse le niveau de 1693 pour s'établir à 135-137 vaisseaux, soit le niveau maximum du règne. Cet effectif brut est en lui-même impressionnant, mais il est aussi fort intéressant de remarquer que cette augmentation n'est pas obtenue par la multiplication des petites unités, autrement dit les vaisseaux de 4^e et 5^e rangs, mais bien par un effort important envers les vaisseaux des trois premiers rangs, dont la part dans la flotte passe de moins de 60 % en 1690 à plus de 70 % avant la Hougue. L'effort de reconstruction après le désastre naval accentue même cette tendance, qui renouvelle structurellement la Marine, puisque l'on atteint le chiffre record de 82 % en 1694³⁷.

35 AN, MAR E 8, ordonnance de décharge, 17/04/1693 ; AN, MAR E 8, ordonnance de décharge, 12/05/1693 ; AN, MAR E 8, ordre, 12/09/1693.

36 R. Lepelley, *Chroniques de La Hougue. 02, La Bataille de La Hougue : récits, études et réflexions*, Versailles, R. Lepelley, 1992.

37 Graphique établi d'après les chiffres donnés par Daniel Dessert, *op. cit.*, p. 301-302.



Effectifs réglés de la flotte française (1688-1697)

Sur le plan financier, il semble que l'on continue à dépenser tout au long de l'année 1693, alors même que l'argent vient à manquer. De fait, les dettes s'accumulent, au point que les paiements en retard dépassent les 16 % des dépenses de l'année, chiffre record. En outre, et là encore à la différence de toutes les autres années, l'essentiel de ce retard n'est pas acquitté l'année suivante, durant laquelle on peine à couvrir le tiers de la dette ; ce n'est pas tant en 1694 et encore moins en 1695 que ce retard est comblé, mais bien en 1696, où l'on rembourse d'un seul coup près de 3 millions l. t. En fait, la hausse des dépenses de 1693 correspond en partie à la volonté de maintenir l'effort, mais elle résulte aussi d'un accroissement non prévu des dépenses. En effet, la disette a justifié une « augmentation du prix des rations des vivres fournies en 1692 et 1693 aux équipages des chiourmes des vaisseaux et galères du Roi, en considération de la cherté des denrées », fixée par arrêt du conseil du 12 décembre 1693. Aussi, le 4 avril 1696, le munitionnaire reçoit-il plus de 1,9 millions l. t., auxquelles s'ajoutent, le même jour, un second paiement de près d'1,1 million l. t.³⁸. Ainsi, si 1693 est un point de basculement, c'est ensuite que commencent deux années très difficiles.

³⁸ AN, MARE 12, ordonnance de décharge, 04/04/1696 ; AN, MARE 12, ordonnance de comptant, 04/04/1696.

En année brute comme en année corrigée, 1694 et 1695 représentent un étiage et révèlent une politique de rigueur, pour le meilleur et pour le pire, car si les montants alloués sont drastiquement réduits, on remarque aussi que ces années ne génèrent que peu voire pas de dettes – part du retard contenue entre 6 et 8 %, et situation quasiment régularisée en une année – sans être pour autant capables de rembourser les créances de 1693. Le fait prend toute son importance lorsque l'on considère qu'outre-Manche c'est le phénomène inverse qui se produit. Si, durant les premières années du conflit, le financement augmente assez peu et oscille entre £17,6 et £22 millions – soit 23 à 29 millions en livres tournois – enregistrant même une baisse pour 1692, en 1694 il se produit une hausse très nette suivie d'un maintien à un haut niveau de financement durant les quatre dernières années du conflit : l'équivalent de plus de 30 millions l. t. chaque année.

Côté français, cependant, dès la fin de l'année 1695, la reprise semble s'annoncer. Le premier indice est la capacité retrouvée à consentir des avances pour l'année 1696. En niveau de dépenses, 1696 marque un retour à la hausse, en année brute, comme en année corrigée mais, en fait, l'année présente un profil inversé par rapport à 1693. Si, en 1693, on dépense plus d'argent qu'on en a, en 1696 l'heure est au remboursement et une grande partie des dettes de 1693 est soldée cette année-là. 1696 semble cependant correspondre à un effort désespéré et impossible à soutenir. Dès la fin de l'année, on constate une baisse des avances consenties et une légère hausse des retards de paiements, qui se confirme pour 1697. En regard, l'Angleterre continue à financer sa Marine à un niveau très élevé : environ 34 à 35 millions en équivalent l. t., contre moins de 20 en France... Le retour à la paix permet à l'administration de la Marine française de retrouver un rythme plus serein, les années 1698 et 1699 servant à régulariser la majeure partie des retards. Sont ainsi signées à plusieurs reprises de nouvelles ordonnances de fonds, afin que le trésorier soit dans la possibilité de payer ce qui reste dû. Il est alors frappant de constater que, dès 1700, les paiements de sommes en retard se raréfient, ce qui tend à indiquer que la Marine, malgré la violence du choc et l'énormité des sommes engagées, a financé l'effort sans grever durablement ses finances. Cela signifie aussi qu'elle a su tenir ses engagements en matière de paiements, aussi bien à l'égard des marins que des fournisseurs. Nos conclusions nous semblent d'autant plus solides que dans l'immédiat après guerre, les trésoriers de la Marine rendent leurs comptes et les font vérifier, ce qui signifie que tout est en règle. Les derniers reliquats concernent en fait des affaires ayant trait aux colonies d'Amérique ou à l'expédition du Siam. Surtout, ces temps de reddition de compte font apparaître avec retard des mécanismes fort intéressants. Ils semblent indiquer que, pour

l'heure, les trésoriers généraux aient seulement accordé à l'État des facilités de paiement. Pour l'essentiel, les ordonnances de fonds précèdent les paiements.

Plus remarquable encore apparaît le fait que, pour certaines années, les sommes allouées aux trésoriers de la Marine aient été supérieures aux besoins. Ainsi apprend-on, en décembre 1699, que La Ravoye doit reverser plus de 120 000 l. t. de trop-perçu pour 1692 à son collègue de Vanolles, en charge pour l'année 1697³⁹ ; de même, de Lubert doit réaffecter à l'année 1693 plus de 90 000 l. t. de trop-perçu pour les années précédentes⁴⁰. Ces réajustements a posteriori prouvent bien sûr que l'urgence de la guerre a quelque peu nui à la bonne tenue des comptes, mais ils montrent surtout que, finalement, malgré les récriminations que l'on peut trouver ça et là dans la correspondance des intendants, malgré les appels à l'économie, récurrents sous la plume de l'administration centrale, l'argent n'a pas si souvent manqué et a sans doute posé moins de problème que la rareté de certaines matières.

300

Ainsi, durant tout le conflit, seules deux années témoignent de réelles difficultés, et ce ne sont pas, comme on s'y attendrait, 1692 et 1693, mais bien 1694 et 1695. La cause majeure en est bien sûr la crise de 1693-1694⁴¹, qui frappe la France en épargnant ses ennemis : elle décime les hommes, désorganise l'économie aussi bien que l'administration, et bien évidemment réduit les rentrées d'impôts ; elle engendre en outre une très forte hausse du prix des vivres, répercutée avec retard dans les comptes. Le reste du temps, non seulement la Marine a reçu des sommes d'argent considérables mais, en outre, l'administration a été capable de faire parvenir l'argent à ses destinataires. Il convient donc maintenant de considérer à quoi ces millions de livres tournois étaient consacrés. Pour notre démonstration, nous avons choisi de mettre en regard deux années, celle de 1689, dont l'architecture financière correspond à une année d'apprentissage de la guerre, de tâtonnements, et celle de 1692, qui présente un état de guerre caractérisé. En termes de volume d'activité, la différence ne se fait pas sentir, puisqu'on dénombre 903 décisions pour 1689 et 910 pour 1692, mais l'ampleur de la dépense est sans commune mesure⁴².

APPRENDRE À FINANCER LA GUERRE : LE CAS DE L'ANNÉE 1689

En 1689, la Marine a dépensé, entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre, 14 225 419 l. t., ce qui constitue en fait, sur le plan financier, la première réelle

39 AN, MAR E 12, ordonnance de décharge, 13/12/1699.

40 AN, MAR E 12, ordonnance, 20/12/1699.

41 On renverra bien sûr ici aux travaux de Marcel Lachiver, *Les Années de misère. La famine au temps du Grand Roi 1680-1720*, Paris, Fayard, 1991.

42 Voir en fin d'article annexe 3.

année de guerre⁴³. Notons, cependant, que ces fonds ne sont pas tous destinés au conflit, ni même à la seule Marine. Ainsi, apparaissent dans nos documents les versements destinés aux colonies, qu'il s'agisse du groupe nord-américain (Canada, Acadie, Plaisance) ou des îles d'Amérique. Pour 1689, les colonies reçoivent 366 016 l. t., dont un quart est consacré au paiement des représentants et soldats du roi, et presque la moitié à « faire la guerre aux Iroquois »⁴⁴. De même, la Marine a la responsabilité de la dispendieuse ambassade du marquis de Lavardin à Rome, qui consomme en 1689 plus de 300 000 l. t. Sont aussi comprises dans nos comptes les taxations que prélève le trésorier général de la Marine, selon un taux fixé à 6 deniers par livre tournois, soit 2,44 %. Pour 1689, le montant atteint près de 300 000 l. t., mais ce n'est encore probablement qu'un minimum.

Une fois ces réserves émises, un aperçu rapide des résultats établis conduit à un double constat : si les motifs de dépenses sont extrêmement variés, l'essentiel s'en répartit en trois postes principaux : les fonds alloués aux ports et arsenaux ; les soldes appointements et paies du « personnel » de la marine, depuis le soldat jusqu'à l'écrivain du port ; l'achat de marchandises. Les autres postes de dépenses que nous avons pu identifier ne dépassent jamais les 5 % du total.

Les ports et arsenaux, des relais financiers

Les tout premiers ordres consignés dans le registre au début de l'année 1689 font mention de gros versements en direction des ports et arsenaux : Rochefort, Brest, Le Havre, Dunkerque et Toulon. Plus de 2 400 000 l. t. y vont directement, soit environ 17 % des dépenses du trésorier de la Marine, par des versements mensuels inégaux mais planifiés. On établit deux tranches, une première, pour les mois de janvier à mai, durant laquelle plus la moitié de la somme est distribuée, en cinq versements mensuels égaux, dépassant chacun 10 % ; puis le reste est étalé de la même manière sur les sept mois restants. Brest concentre la plus grosse activité – 37 % –, suivi de Rochefort et Toulon – respectivement 26 % et 21 % –, et très loin derrière par Dunkerque et Le Havre – 10 % et 5,3 %. Ainsi qu'il est précisé, ces fonds sont destinés aux « dépenses générales », c'est-à-dire « radoubs, constructions, achats de marchandises, appointements d'officiers, entretien de gardiens sur les vaisseaux et autres dépenses ». Certes, l'absence de détail nuit à la finesse de notre analyse, mais ce système de répartition initiale est tout à fait révélateur du mode de fonctionnement de l'administration de la Marine française,

⁴³ Sur les détails de la campagne et les opérations maritimes, nous renvoyons à Charles de La Roncière, *Histoire de la Marine française*, t. VI, *Le crépuscule du grand règne, l'apogée de la guerre de course*, Paris, Plon, 1932, p. 43-59.

⁴⁴ AN, MAR E 4, 24/05/1689.

car il dénote une réelle capacité à prévoir les dépenses. En effet, dès l'automne, les intendants de Marine sont chargés de transmettre au secrétariat d'État un prévisionnel des dépenses, revu et corrigé à plusieurs reprises, et qui, une fois fixé, sert de base à la détermination des fonds nécessaires pour l'année à venir. C'est ainsi que les fonds sont alloués à la fin de décembre ou au tout début de janvier. Ce niveau d'organisation offre un contraste assez frappant avec ce qui se passe en Angleterre, où, dès que le conflit éclate, la Chambre des communes, qui a la haute main pour décider des dépenses extraordinaires, manque cruellement de documents pour évaluer les besoins et ainsi prévoir les impôts à lever, au point même qu'il lui est difficile de faire la distinction entre dépenses ordinaires et extraordinaires⁴⁵.

302

Côté français, ce guide des dépenses présente-t-il pour les intendants un caractère contraignant⁴⁶ ? Stricto sensu, non, mais il n'est pas rare de voir Seignelay renvoyer les intendants à leurs engagements et les menacer de ne pas couvrir les dépenses supplémentaires. Néanmoins, la guerre engendre inévitablement des surcoûts, qui désorganisent ce système en apparence bien rodé. Cela explique la mention, dans les documents, de sommes allouées pour « dépenses extraordinaires », poste qui représente un peu plus d'1 % des dépenses acquittées entre le 01 janvier et le 31 décembre 1689, ce qui laisse à penser que les « dérapages » sont contrôlés. En réalité, il faut ici réintroduire la notion d'année corrigée car, en 1690, on acquitte pour près de 700 000 l. t. de dépenses extraordinaires relatives à l'année 1689, dont plus de 200 000 pour Toulon et plus de 387 000 pour Brest. Si cela n'a rien de vraiment étonnant pour Brest, qui fut au cœur des opérations, la chose peut paraître plus surprenante pour Toulon, a priori peu engagé dans le conflit, et Seignelay ne manque pas de tancer de Vauvré sur ce point⁴⁷, mais il semble que le surcoût résulte en fait des retranchements excessifs imposés par le ministre à l'occasion de l'établissement du prévisionnel de dépenses⁴⁸. Malgré ces dysfonctionnements, il n'en demeure pas moins que, dès le début de l'année, l'intendant sait de combien il dispose au minimum ; par ailleurs, malgré le contrôle étroit, il établit lui-même le prévisionnel de ses dépenses, gère les priorités, et dispose ainsi d'une réelle marge de manœuvre.

45 J. Ehrman, *The Navy in the War of William III*, *op. cit.*, p. 169-170.

46 Sur cette question, voir H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 96.

47 AN, MAR B 2 71, f°232, lettre, de Vauvré, 21/09/1689.

48 AN, MAR B 3 56, f°348, lettre, de Vauvré, 20/10/1688. De Vauvré indique se plier aux demandes faites pour réduire les dépenses ; il retranche de son état 154 000 l. t., notamment en renonçant à la construction de quatre vaisseaux. Il dénonce par ailleurs le fait qu'on a diminué de moitié les sommes consacrées à l'achat de marchandises alors même que la récolte de chanvre s'annonce médiocre, ce qui augure d'une hausse des coûts.

L'un des autres postes de paiement importants est la rémunération des hommes. En volume d'activité du trésorier de la Marine, c'est un aspect fondamental puisque le tiers des actes y est consacré, pour une somme totale atteignant presque 4,5 millions de l. t. Bien sûr, l'essentiel va aux équipages – plus de 2,8 millions – dont le paiement se fait grossièrement en deux fois : une avance, généralement de 3 mois, le solde versé lors du désarmement. On consent même parfois un quatrième mois d'avance pour encourager le service⁴⁹. Pour les troupes les plus éloignées – 531 534 l. t. sont consacrées à la rémunération des hommes servant dans les colonies ou participant à l'expédition du Siam –, une partie de la solde est payée aux épouses. Il s'agissait là de dispositions prises par Colbert pour encourager les engagements dans la flotte du roi, au même titre que les soldes accordées aux soldats estropiés, que l'on repère aussi dans les comptes. S'y ajoutent des rémunérations pour les « forces fixes », comme les gardes de la Marine, cette relève des cadres établie à Toulon, Brest et Rochefort, qui sont payés mensuellement et à terme échu. Il en va de même pour les officiers de marine des ports⁵⁰, pour lesquels les paiements sont adressés à Brest, Rochefort, Toulon, mais aussi Le Havre et Dunkerque. Cependant, ce rythme mensuel impose une régularité parfois difficile à tenir. Ainsi, les gardes de la Marine sont payés de leur mois de décembre à la fin de janvier 1689, mais avril est acquitté au 12 juin, mai au 27 juin et on régularise fin novembre les soldes de septembre et octobre. On constate les mêmes problèmes pour les officiers du port, qui touchent leurs appointements de juin et juillet au 22 août et ceux de septembre et octobre au 20 novembre ; pire encore, les officiers du port de Brest ne sont finalement payés qu'en février 1690 pour tous les versements du second semestre 1689. La Marine doit en outre entretenir tous les hommes affectés à la logistique, tels les commissaires de la Marine⁵¹ payés deux fois l'an et recevant généralement un traitement de 2400 l. t., mais aussi les divers officiers de plume, comme les commis affectés à la vérification des deniers des prises, à la réformation des amirautés etc. Ici, le caractère biannuel des paiements rend difficile le suivi. Ces paiements réglés sont complétés par des ordres ponctuels intervenant pour régulariser des situations, comme un changement de grade au cours de l'année. Par exemple, le sieur de Freteville

49 Sur la question des équipages de 1689, voir René Mémoin, *Les Équipages de la marine de guerre au XVII^e siècle, matelots et soldats des vaisseaux du Roi : les levées d'hommes sur la côte du Centre-Ouest de la France au temps de Colbert et de Seignelay, 1661-1690*, Paris, Hachette, 1936, p. 185-205.

50 Sur ce que l'on entend par « officier de port », voir Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1996, p. 203.

51 *Ibid.*, p. 213 et sq.

passé lieutenant après avoir été enseigne ; sa rémunération doit donc faire l'objet d'un ordre spécifique puisque l'état prévisionnel ne pouvait pas prendre en compte cette modification⁵².

À ces rémunérations ordinaires, s'ajoutent des gratifications⁵³ – environ 190 000 l. t. –, par essence ponctuelles ; elles récompensent généralement les blessés de guerre, les faits d'armes et les prises, ou les services rendus ponctuellement, tels que des voyages. Ainsi, Bidaud, capitaine de vaisseau, reçoit 2 000 l. t. le 25 juillet 1691 pour la prise faite sur les Hollandais du vaisseau le *Saint-Marc*, tandis que le marquis de Nesmond, chef d'escadre des armées navales, en obtient 6 000 pour les prises faites sur les Anglais et Hollandais lors du voyage d'Irlande. La récompense est surtout proportionnelle au rang social ou professionnel, les deux allant souvent de pair : Bessonnet, de Saint-Brieuc, n'obtient que 40 l. t. pour avoir perdu son bras sur le vaisseau *l'Illustre*, alors qu'un enseigne de vaisseau en obtient 300, et un lieutenant de marine 600, tout deux pour avoir été estropiés au service du roi⁵⁴. Ces gratifications servent aussi parfois à couvrir des dépenses exceptionnelles, et sont dès lors mixtes, mêlant recouvrement des frais engagés et bonus pour service rendus, sans qu'il soit aisé de démêler les deux.

304

Il faut enfin évoquer ici la question des pensions⁵⁵. Elles sont attribuées par un brevet, dont la date est généralement consignée. Le registre porte régulièrement des ordonnances de pension : une centaine en moyenne, soit plus de 10 % du total des actes pour un montant proche de 1 50 000 l. t. Ici, un fait majeur doit être souligné : elles sont pour la plupart allouées à des nouveaux convertis. L'attribution d'une pension est en effet un moyen pour le Roi de garder des marins tentés de rejoindre les flottes anglaises ou hollandaises. Cette politique en direction des convertis ne se limite pas aux pensions et prend différentes formes comme l'attribution de fonds pour « donner moyen à plusieurs nouveaux convertis de revenir [...] en France » ; pour l'année 1689, on a ainsi engagé 16 467 l. t. et déjà, l'année précédente, les ambassadeurs de France en Angleterre et en Hollande avaient distribué au total 17 270 l. t.⁵⁶ pour inciter

52 AN, MAR E4, 11/03/1689.

53 Selon le dictionnaire de l'Académie de 1694, « Gratification, s.f.v. Don, libéralité qu'on fait à quelqu'un. *Il a bien reçu des gratifications. ce qu'on luy donne n'est pas une pension réglée, ce n'est qu'une gratification, une simple gratification* ».

54 AN, MAR E4, 15/03/1691 et 06/06/1689.

55 Selon le dictionnaire de l'Académie de 1694, « Pension, Se prend aussi, pour ce qu'un Roy, un Prince ou un grand Seigneur donne annuellement à quelqu'un, ou par gratification, ou pour recompense de services, ou pour le faire entrer dans ses interests. *Le Roy a donné deux mille escus de pension à Monsieur de ... à Madame de il a quatre mille francs de pension d'un tel Prince. il a pension du Royz...* ».

56 AN, MAR E4, 15/02/1688 et 07/07/1688 et 21/08/1688 et 01/09/1688.

au retour. En amont, bien sûr, on cherche à empêcher la fuite, par l'armement de bâtiments. En 1689, de Lubert règle ainsi la subsistance des gardes de la Marine ayant commandé les traversiers garde-côtes pour empêcher l'évasion des nouveaux convertis⁵⁷, tandis que le secrétaire d'État entretient chaque année les jésuites de Marennes, chargés de l'instruction des nouveaux convertis, à hauteur de 3 000 l. t.⁵⁸. On soutient, selon la même logique, les pères de la Mission de Rochefort⁵⁹. De fait, la Marine gère ainsi plusieurs institutions, qui assurent le service religieux sur terre comme sur mer – on pensera aux établissements dans les colonies, mais aussi aux séminaires de la marine à Toulon⁶⁰ et à Brest, aux aumôniers sur les vaisseaux⁶¹ –, ainsi que des fonctions éducatives ou hospitalières, à l'instar de la communauté des filles de l'Union chrétienne des Sables-d'Olonne, chargée de l'instruction des filles de matelots⁶², ou encore des filles de la Charité qui servent dans les hôpitaux de Marine, à Brest par exemple⁶³.

Assurer la logistique

La Marine a ceci de particulier qu'elle génère des dépenses, même en temps de paix, ne serait-ce que pour l'entretien du matériel. De fait, les achats de marchandises de tous ordres constituent un poste majeur : 4 984 139 l. t., soit plus de 35 % des sommes dépensées en 1689. Au sein de ce poste, le paiement des vivres, s'il n'est mentionné que dans douze actes, n'en est pas moins un poste majeur : 2 082 033 l. t., soit 42 %. Les achats ne dépendaient pas ici des arsenaux, mais directement du roi qui, au début de l'année, passait commande des rations nécessaires et s'acquittait de la plus large partie de la somme, auprès d'un seul fournisseur, le munitionnaire général des armées navales. Cet homme, Du Pille pour l'année 1689, était à la tête de tout un réseau de commis établis un peu partout en France, avec pour mission de procéder aux achats nécessaires, de faire fabriquer le biscuit, de conditionner les viandes, etc... À cette commande globale et prévisionnelle, s'ajoutaient des achats complémentaires, en fonction des opérations lancées. L'année 1689 étant relativement tranquille, ces compléments furent limités.

Ce type de fonctionnement se retrouve aussi pour l'achat des poudres et salpêtres. Pour mémoire, on rappellera que l'approvisionnement de l'État

57 AN, MAR E4, 08/03/1689, ordre.

58 AN, MAR E4, 30/06/1689.

59 AN, MAR E4, 20/09/1689.

60 Il s'agit de jésuites de Lyon établis à Toulon ; AN, E4, 01/05/1689.

61 AN, MAR E4, 20/11/1689.

62 AN, MAR E4, 20/02/1689.

63 AN, MAR E4, 08/05/1689, envoi de six filles de la Charité à l'hôpital de la marine de Brest.

est assuré via la mise en place d'une ferme des poudres et salpêtres⁶⁴, dont l'organisation se perfectionne tout au long du XVII^e siècle. En 1664, on confie à François Berthelot, un fidèle commis de Colbert devenu commissaire ordinaire de l'artillerie, la ferme des poudres et salpêtres ; il s'engage à livrer chaque année 200 000 livres de poudres, réparties dans les différents arsenaux du royaume. Les résultats sont probants malgré des dysfonctionnements entre 1683 et 1688, liés au remplacement de Berthelot et surtout à un accroissement des exigences qualitatives de l'État, qui conduisaient à 'rebuter' la plupart des poudres livrées. Aussi, en 1688, Berthelot est-il à nouveau en affaires avec la Marine mais, de fait, il apparaît peu dans nos comptes, puisque sa fourniture est comprise dans l'état prévisionnel : seules les livraisons faites au-delà de la quantité portée par le traité figurent. Beaucoup plus intéressant est le fait que Berthelot est assez rarement le destinataire des paiements que nous étudions, ce qui témoigne de plusieurs choses : il faut s'approvisionner au-delà de ce que prévoit le traité de Berthelot ; le dit Berthelot n'est pas en mesure de pourvoir seul à ce surplus ; le territoire national lui-même n'y suffit pas. De fait, c'est bien à l'étranger qu'il faut rechercher de quoi armer l'artillerie française, alors même que la guerre est loin de battre son plein. On se fournit ainsi en Italie, via les consuls de Livourne et de Gênes, et l'entremise du sieur Boucony, dont on peut suivre le parcours à travers les ordres de paiement. Après une première fourniture en 1688 qui semble donner satisfaction⁶⁵, on l'envoie en Italie pour faire des achats, ce qui lui vaut une gratification de 1 000 l. t.⁶⁶ Le voyage est fructueux puisqu'il reçoit, en paiement de ses livraisons, 120 000 l. t. pour 1689. Son engagement se poursuit en 1690, les reliquats étant acquittés en 1694.

Pour le reste, les fonds libellés peuvent se rapporter à des matières très diverses. Certains achats concernent des domaines clefs, comme l'artillerie de Marine : 31 actes, 460 190 l. t. On retrouve alors le nom des grands maîtres fondeurs de l'époque de Louis XIV, tel Landouillette opérant pour Rochefort dans ses forges de Planchemeunier en Charente, le sieur d'Ans, d'Hautefort en Périgord, ou encore Daliès de La Tour, à Saint-Gervais, forgeant pour Toulon⁶⁷... Landouillette reçoit ainsi au moins 85 000 l. t., sachant qu'il est fort possible

64 À ce sujet, voir Frédéric Naullet, *L'Artillerie française, naissance d'une arme*, Paris, CFHM, 2002 ; *id.*, *La Ferme des poudres et salpêtres. Création et approvisionnement en poudre en France (1664-1765)*, disponible sur <www.stratisc.org/Naullet_TDM.htm>.

65 AN, MAR E4, 01/11/1688.

66 AN, MAR E4, 15/04/1689.

67 Sur ces personnages, voir J. Peter, *L'Artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée, 1995 ; *id.*, *Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la marine sous Louis XIV : Samuel Daliès de La Tour et les frères René et Pierre Landouillette de Logivière*, Paris, Economica, 1996 ; *id.*, *Les Manufactures de la marine sous Louis XIV : la naissance d'une industrie de l'armement*, Paris, Institut de stratégie comparée, 1997.

qu'une partie des paiements adressés simplement à Rochefort, lui soit en fait destinée. De même, certaines commandes de bois de construction font l'objet d'ordres libellés (20 actes, 481 824 l. t.), qui s'ajoutent aux achats faits par les intendants des arsenaux, et dont nous n'avons pas ici le détail. Là encore, on peut repérer des intervenants réguliers, à l'instar de Girier, qui exploite les bois de Franche-Comté pour l'arsenal de Toulon, ou encore Anceau, qui œuvre dans les Pyrénées.

D'autres secteurs sont moins sensibles, mais font l'objet de traités particuliers, négociés directement par le secrétariat d'État, et génèrent des commandes tout aussi importantes, sinon plus. Un homme comme Tirot, marchand parisien de son état, s'est fait une spécialité de l'uniforme de soldat et de la toile pour les pavois, complétant à l'occasion par des cartouches de fer blanc, pour un total de près de 1 32 000 l. t. Il semblerait surtout que l'homme ait réussi à se rendre indispensable, puisqu'il faut ajouter à ce chiffre déjà considérable plus de 66 000 l. t. pour « remboursement de pareille somme par luy avancée suivant nos ordres pour diverses dépenses de marine et autres affaires secrètes nécessaires pour le service du roi dont nous voulons qu'il ne soit fait ici aucune mention »⁶⁸.

Ces achats auprès de particuliers ne doivent pas faire oublier, cependant, qu'une grande partie du matériel était fabriquée par les arsenaux, qui mettaient parfois en œuvre leur propre circuit d'approvisionnement. Ainsi, si Daliès de la Tour fournit des canons à Toulon, l'arsenal procède aussi à ses propres fontes. Cet aspect des choses apparaît généralement peu dans nos ordres de paiement, car il relève de la comptabilité interne à l'arsenal. Néanmoins, les quelques commandes supplémentaires de l'année font que l'on voit apparaître des ordres libellés. Toulon doit ainsi déboursier à plusieurs reprises des sommes considérables pour la fonte de canons, au total plus de 187 000 l. t. S'y ajoutent ce que l'on nomme les fournitures « à l'économie »⁶⁹, c'est-à-dire le contrôle par la Marine de la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, plutôt que d'acheter du bois auprès d'un particulier, l'arsenal fait l'acquisition d'une forêt, installe un responsable chargé de surveiller les travaux, engage les ouvriers pour la coupe, organise les voitures etc. On le voit, par exemple, pour la forêt de Bourgogne⁷⁰, exploitée directement par le Roi. Sur place, c'est le premier président du

68 AN, MAR E4, 13/03/1689.

69 Sur la question de la fourniture à l'économie, voir David Plouviez, *De la terre à la mer... La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne Sud, 2009, p. 152-159.

70 Voir Arlette Brosselin, *La Forêt bourguignonne : 1660-1789*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 1987 ; plus largement Andrée Corvol, *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999 ; Paul Walden Bamford, *Forests and French sea power, 1660-1789*, Toronto, University of Toronto Press, 1956.

parlement qui est chargé de la supervision de l'affaire car, dans une zone aussi « continentale », on ne dispose pas de commissaire de la Marine. Il reçoit au total 31 522 l. t. pour coupe, façon et voiture des bois de Bourgogne pour Toulon.

Enfin, une fois les marchandises acquises, il restait parfois à les transporter. Le plus souvent, les consignes adressées au vendeur dispensaient le roi de veiller à ce soin, tandis que le transfert d'un arsenal à l'autre se faisait généralement en utilisant les moyens à la disposition de la Marine⁷¹. De fait, dans les comptes, le transfert des marchandises était inclus dans la solde de l'équipage des flûtes affectées au transport, ou dans le montant global des achats. Échappe cependant à ce schéma le transport d'arsenal à arsenal par l'intérieur des terres, autrement dit le recours au canal du Midi pour faire passer des poudres de Toulon en Ponant, à un moment où une pénurie en la matière se fait sentir, mais il ne s'agit encore que de mouvements mineurs.

Pour cette année 1689, le registre des ordres de paiement laisse donc l'impression d'une mécanique assez bien huilée, même si les premiers effets de la guerre se font sentir, notamment en désorganisant le paiement des hommes. Mais les dépenses extraordinaires restent limitées, particulièrement en ce qui concerne les achats de marchandises.

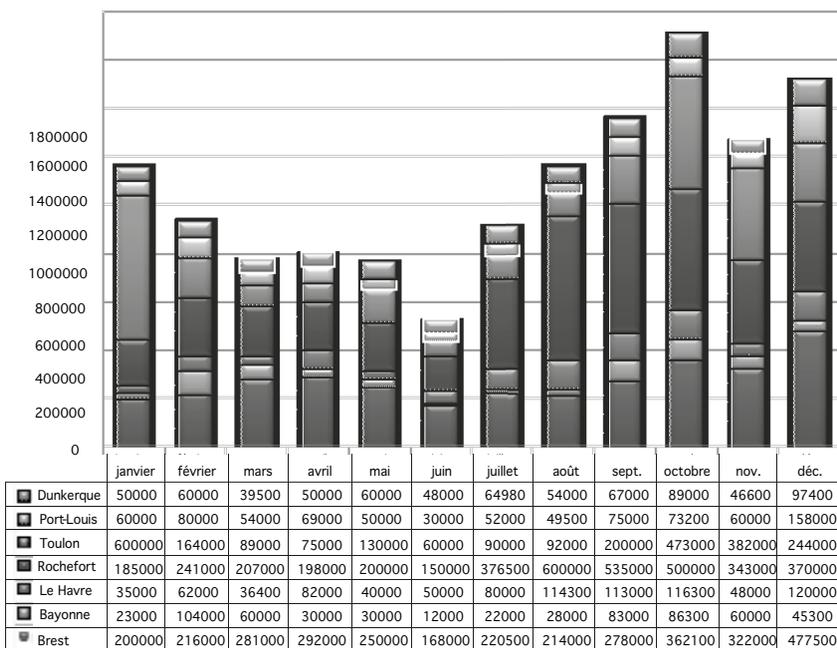
LES FINANCES DE LA MARINE EN GUERRE : L'EXEMPLE DE L'ANNÉE 1692

Une explosion des dépenses

Le premier constat qui s'impose est celui d'une très forte croissance des dépenses, soit 29 700 561 l. t. entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1692, ce qui représente le double de 1689. Il s'ensuit bien sûr une hausse des taxations du trésorier : au moins 538 233 l. t. Si l'on s'applique à reconstituer la structure financière de l'année 1692, on constate que la Marine a procédé au remboursement d'environ 2,5 millions d'arriérés, et à l'avance de plus de 3 millions l. t. pour 1693. L'exercice de 1692 a cependant généré un déficit de 2 406 077 l. t., mais près de 2,1 millions ont été payés courant 1693. On peut donc en déduire que la machine financière mise au point par Colbert résiste fort bien à la pression qu'elle subit. Malgré un doublement des volumes, les dettes sont régulièrement acquittées, les avances sont engagées, et le déficit est relativement contrôlé.

71 Sur ces questions, voir Caroline Le Mao, « Le transport des marchandises de la Marine en temps de guerre : l'exemple des années 1688-1690 », dans Bruno Marnot, Alexandre Fernandez, *Les Ports de l'Atlantique, de Brest à la Corogne*, colloque de Bordeaux, mai 2010, à paraître aux PUPS.

Dans cette somme, environ 42,75 % sont directement dévolus aux arsenaux et ports, contre seulement 17 % en 1689. En chiffres bruts, les ports et arsenaux reçoivent cinq fois plus d'argent qu'en 1689. Une telle croissance n'a pu être réalisée que grâce à une meilleure flexibilité. De fait, entre 1689 et 1692, l'organisation a totalement changé : la répartition-planification du mois de janvier pour l'ensemble de l'année en cours a été remplacée par une actualisation mensuelle. Ainsi, à la fin de chaque mois, un arsenal ou un port reçoit son « enveloppe » pour le mois suivant, et celle-ci est révisée à chaque fois, en fonction des besoins. De fait, les amplitudes sont considérables : un arsenal comme Toulon reçoit pour janvier 1692, 600 000 l. t., mais seulement 164 000 l. t. pour le mois suivant, soit presque quatre fois moins. Une telle différence vient du fait qu'en janvier Toulon doit verser les avances pour les équipages de l'année, ce qui représente 410 000 l. t. de l'enveloppe de janvier. Contribue aussi à cette plus grande flexibilité la multiplication des pôles de paiements, les cinq grands arsenaux de 1689 étant rejoints par deux chantiers secondaires, Bayonne et Port-Louis, qui reçoivent eux aussi une enveloppe mensuelle non négligeable, de plus de 500 000 l. t. chacun. Ils font donc quasiment jeu égal avec Dunkerque et Le Havre, tandis que Brest et surtout Rochefort maintiennent leur *leadership*.



Sommes mensuelles allouées aux ports et arsenaux en 1692

Ainsi, au-delà de l'habituelle image d'une centralisation étatique toute française, où tout serait décidé par les bureaux ministériels parisiens, il semblerait qu'en fait on assiste à une décentralisation des moyens financiers au niveau des arsenaux et ports constructeurs, qui régulent ensuite chaque mois leurs dépenses. Cela explique la quasi-disparition de rubriques existant pour 1689, comme les frais d'armement/désarmement, qui tombent à moins de 8000 l. t., les frais des hôpitaux, ou les dépenses et entretien des ports et arsenaux, bien qu'il y ait fort à penser, qu'en raison de l'urgence de la guerre et de la nécessité d'éviter toute dépense inutile ou reportable, ces investissements structurels aient été retardés.

310 Une large partie de la gestion administrative de la guerre se fait donc au niveau de ces arsenaux, ce qui se voit aussi dans les traitements distribués dans les ports. Les ordres de paiement libellés font en effet apparaître une nouvelle catégorie, celle des « officiers du port et autres employés extraordinaires ». Là encore, la capacité de l'administration à s'adapter peut être soulignée. Les paiements de 1691 et du début de 1692 font apparaître des sommes destinées aux « écrivains extraordinaires du port », un personnel qui, dès l'année suivante, est intégré dans les paiements réguliers. Ce système déchargeant d'autant les services centraux en matière de gestion, ils peuvent dès lors se concentrer sur le reste de l'activité. Ce phénomène est sans doute même plus important que ne le laissent supposer les fameuses enveloppes mensuelles, puisque les arsenaux servent aussi de relais pour le paiement des équipages ou de certaines marchandises. Au total, ce sont plus de 5,5 millions de l. t. qui transitent par Rochefort, et autant par Brest, tandis que 3,6 sont répartis par Toulon...

Les hommes

Avec une telle explosion de l'ensemble des dépenses, on s'attendrait tout naturellement à ce que les sommes consacrées aux soldes, appointements et paies connaissent le même niveau d'accroissement. La hausse est réelle, puisque l'on dépasse les 6 millions de l. t., mais limitée si l'on considère que l'on a globalement dépensé deux fois plus en 1692 qu'en 1689 ; cependant, ce résultat ne doit pas être surinterprété, car il y a ici fort à penser qu'une partie des soldes des équipages est intégrée dans les dépenses des arsenaux, comme l'a prouvé le cas de Toulon. Néanmoins, les ordres libellés témoignent de l'effort de levée fait en France en cette année 1692. Des ordres en série sont passés, en particulier les 14 janvier et 18 février 1692 ; la nouvelle levée a porté sur un minimum de 18 350 hommes⁷², la cité de Saint-Malo fournissant à elle

72 Le chiffre est incontestablement supérieur, mais le manque de détails dans certains actes – le nombre de matelots n'est pas indiqué et la somme comprend l'avance faite et les frais de transport – ne permet pas d'affiner l'estimation.

seule 4000 matelots. Les ordres de paiement pour les levées laissent deviner la pénurie d'hommes, qui conduit à mobiliser toutes les forces, même les moins aguerries. Aux bateliers des fleuves – 300 recrutés à Orléans et Tours –, il faut encore ajouter les jeunes mousses que l'hôpital général de Paris envoie à la mer, soit au moins 244 pour 1692. Dès lors, un vaste mouvement de convergence s'opère vers Brest, nécessitant le recours à des opérateurs privés pour transporter les hommes, qu'ils viennent de Normandie ou des côtes de Provence, via le canal des Deux-Mers. Les ordres de paiement témoignent aussi de la réactivité de l'administration, et c'est ainsi que le 2 juin, tout juste quelques heures après la bataille de La Hougue, partent six ordres de paiements pour le versement à Saint-Malo, Nantes, Rochefort, Bordeaux, Vannes et Saint-Brieuc, d'un total de 5 1 000 l. t. destinées à une nouvelle levée⁷³...

L'urgence de la guerre aurait pu nuire à la rémunération régulière des officiers des ports et gardes de la Marine, d'autant que le rythme mensuel s'avère astreignant, et que l'exemple de 1689 avait démontré l'existence de dysfonctionnements mais, contre toute attente, il semble que 1692 marque en la matière une amélioration. Certes, on régularise en janvier les paiements de décembre, novembre, voire octobre, mais ensuite les mensualités sont acquittées avec une certaine ponctualité tout au long de l'année. En revanche, l'importance de l'effort financier pour la levée des hommes impose des économies dans d'autres domaines, et il semble que l'État se montre moins généreux que par le passé. Si les pensions sont à peu près stables, on constate une baisse du quart sur le montant des gratifications distribuées durant l'année mais, là encore, le flou de certains libellés laisse à penser qu'une partie des gratifications, notamment celles destinées au personnel des colonies, est en fait comprise dans un ordre général. Sinon, dans l'ensemble, les motifs de récompense ne changent guère. Assez souvent, la gratification reste un moyen de rétribuer des hommes non compris dans les états, agissant pour une mission ponctuelle, et la gratification n'est en fait qu'une rémunération, peut-être un peu améliorée. C'est probablement le cas pour tous les capitaines et autres aides-majors qui visitent les compagnies franches de Marine cette année-là. Par ailleurs, on récompense toujours les capitaines valeureux ayant fait de belles prises ou s'étant signalés par de hauts faits, tel le capitaine Desaugiers, qui reçoit 3 000 l. t. pour avoir coulé deux bateaux hollandais, ou encore tout l'équipage du *Vermandois* qui avait fait main basse sur un galion d'Espagne. On n'oublie pas, cependant, les fidèles serviteurs de l'État qui, à terre, œuvrent pour que la Marine soit approvisionnée. Ainsi, un certain Gautier reçoit 2 200 l. t. pour avoir fait la visite des forêts des Pyrénées, du Vivarais et du Languedoc, à la recherche de sapins et de chênes

73 AN, MAR E 8, ordres du 29/05/1692.

dont la Marine a tant besoin ; dans le même ordre d'idée, on récompense du Chalard pour « avoir fait avancer la construction du vaisseau *le Vainqueur* à Port Louis ». Ces éléments nous conduisent donc à examiner la question de l'approvisionnement de la Marine en temps de guerre.

Assurer les besoins de la Marine : le temps des profits de guerre ?

312 Là encore, l'inflation des paiements est caractérisée, puisqu'on dépense en marchandises près de 7,5 millions pour 1692 – 7,8 en année corrigée –, dont 4,3 pour le ravitaillement des équipages – environ 4 millions en année corrigée. Le munitionnaire général des armées navales, Pierre Domergue pour 1692, est payé en trois tiers de 1 022 820 l. t., acquittés les deux premiers en décembre et février, et le dernier en deux paiements d'avril et mai. S'y ajoutent 300 000 l. t. de fournitures extraordinaires, le surplus concernant le ravitaillement des colonies. Au demeurant, les matières et produits recherchés changent peu. L'artillerie de Marine reste une priorité, avec des dépenses atteignant 973 902 l. t., et même près d'1,4 million si l'on raisonne en année corrigée, car 300 000 l. t. d'avance sont concédées pour la fabrication de canons de fer, tandis que près de 100 000 l. t. sont acquittées au début de l'année 1693, à la clôture des comptes. On a cependant dû intégrer dans cette catégorie les ancres de marine, qui témoignent de l'avènement d'un nouveau pôle de production, le Nivernais⁷⁴, qui fournit pour 355 000 l. t. de produits métallurgiques. Le premier paiement dans cet espace apparaît en septembre 1690 pour prendre progressivement de l'ampleur : 42 000 l. t. pour 1690, 150 000 pour 1691, 355 000 pour 1692, mais la production atteint alors son acmé pour replonger tout aussi vite. Le Nivernais fournit ensuite moins des produits métallurgiques que du charbon de terre pour les différents arsenaux. La facture du bois est assez légère, d'une part parce que l'essentiel des commandes relève des arsenaux, d'autre part parce que la fourniture à l'économie génère essentiellement des frais d'exploitation ou la rémunération des officiers chargés de l'organisation – il en va ainsi du bois de Bourgogne. Les ordres libellés concernent plutôt les denrées rares, en particulier les mâts, et si l'on saisit les opportunités pour acheter des cargaisons de mâts du Nord, comme les vingt-sept pièces rapportées par Piécourt au Havre, et qu'il cède à 600 l. t. pièce, l'essentiel vient en fait d'Auvergne ou de Franche-

74 Sur la question, on consultera R. Robin, *Forges et forgerons du Berry et du Nivernais*, Paris, Dossiers de l'histoire, 1983 ; *Colloque fonderie et marine, 17 septembre 1994 : actes du colloque. Deuxièmes Rencontres d'histoire de la métallurgie*, Guérisny, Les Amis du vieux Guérisny, 1996 ; *Actes du Colloque Marines et entreprises, XVII^e-XIX^e siècles : 20 et 21 octobre 2006 : tricentenaire Pierre Babaud de la Chaussade (1706-1792), fondateur des Forges de Guérisny : septièmes Rencontres d'histoire de la métallurgie organisées dans le cadre des Célébrations nationales 2006*, Guérisny, les Amis du vieux Guérisny, 2007.

Comté. Une analyse similaire peut être faite pour les chanvres : l'essentiel de l'approvisionnement passant directement par les arsenaux, les ordres libellés pointent du doigt des approvisionnements complémentaires. Un fait majeur est à souligner cependant : la place prise par Bordeaux⁷⁵ dans la fourniture du chanvre et des cordages. Le port est en effet le relais pour les chanvres récoltés dans la région de Tonneins, mais il est de surcroît un pôle cordier, car la région cumule les deux matières premières essentielles, le chanvre et le goudron.

Le principe de la fourniture par des particuliers se retrouve bien évidemment en 1692. On remarquera la fidélité des fournisseurs, fidélité confirmée dès lors que nous élargissons notre champ de vision à l'ensemble des années de guerre. Girier intervient de façon continue entre 1688 et 1694, recevant ainsi plus de 200 000 l. t., tandis que Tirot est là de 1688 à 1690 – plus de 435 000 l. t. –, avant d'être remplacé par Cartereau sur le même créneau, de 1691 à 1697 environ 420 000 l. t.. Landouillette, pour sa part, est là de façon continue de 1688 à 1696, de même que La Tour Daliès ; si la Marine doit au premier 1 684 532 l. t., le second reçoit tout de même près de 600 000 l. t.. Et, encore une fois, il convient de souligner que ces chiffres ne sont probablement que des minima. Cette cohorte initiale est rejointe par de nouveaux intervenants tels Cartereau, mais aussi Poirier et Hannel pour les bois des environs de Besançon de 1691 à 1693 – 106 500 l. t. –. Pour sa part, François Teyssandier est un bourgeois de Paris qui capte le marché des mâts d'Auvergne. Il signe son contrat le 2 septembre 1691, pour 300 pièces à livrer à Nantes et reçoit 25 000 l. t. d'avance ; tout au long de l'année 1692, les paiements arrivent régulièrement, et le compte est finalement arrêté en juillet 1693. Teyssandier a honoré son contrat au-delà des espérances de la Marine qui a reçu une quarantaine de pièces en sus, dont certaines plus longues que prévu. La suite de son engagement semble plus complexe puisqu'on le retrouve pour l'année suivante pour un contrat apparemment du même ordre et, après une éclipse, il revient pour un autre contrat en 1696 mais, au total, il intervient pour un montant de plus de 200 000 l. t. Le nombre de ces fournisseurs vient rappeler fort à propos que si la fourniture dite « à l'économie » est bien sûr répandue au temps de Louis XIV, elle est bien loin d'être un mode exclusif, le roi n'hésitant pas à faire appel à des fournisseurs privés quand le besoin s'en fait sentir. Nous remarquerons surtout, si nous élargissons notre champ de vision, que l'on a là quelques pourvoyeurs fidèles, qui répondent présents sur plusieurs années, alors même que la guerre fait rage et que certains doivent attendre avant d'être payés. Si les retards sont

75 Sur le rôle de Bordeaux dans l'approvisionnement de la Marine, voir Caroline Le Mao, « La guerre, un stimulant commercial ? Bordeaux et la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 1688-1697 », à paraître dans *Histoire, Économie, Société*, n° 4, 2011.

punctuels, ils existent, et certains délais ont dû s'avérer gênants : les associés Blanchard, Gros et consorts doivent attendre juillet 1694 pour obtenir le règlement de leur commande de chanvre d'Auvergne, d'un montant de plus de 75 000 l. t., de même que Cottier et Lefèvre auxquels on doit, pour la même matière, plus de 165 000 l. t.

314

Que retenir de ce rapide panorama des finances de la Marine durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg ? Le premier constat, et le plus évident, est que la guerre sur mer coûte cher et cela pour plusieurs raisons ; il faut construire, entretenir et renouveler les bâtiments ; il faut les équiper, en voiles, mâts, poulies, canons, boulets, etc ; il faut lever les hommes pour les mouvoir, et les nourrir. Sur bien des plans, la guerre sur mer coûte donc plus cher que les opérations terrestres. Mais, et c'est un aspect à ne pas négliger, l'effort nécessaire fut consenti, et même pleinement consenti si l'on considère les sommes engagées. Comment expliquer cet état de fait ? Ainsi que le souligne Henri Legohérel, « malgré l'ampleur de la crise financière qui accompagne la fin du règne, la Marine ne souffre pas d'une restriction de fonds... De 1690 à 1697, la Marine ne souffre pas de réelles difficultés financières : la raison en est simple et grave, tout comme au temps de Colbert : les Finances et la Marine sont entre les mêmes mains, celles du premier Ponchartrain »⁷⁶. En l'espèce, c'est bien sous la guerre de Succession d'Espagne que la Marine connaît de vraies difficultés financières, et la France présente sur ce point un profil inversé à celui de l'Angleterre, qui connaît de graves problèmes durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg – crise, à partir de 1694, du système des *tallies*⁷⁷ qui ruine le crédit, tentatives pour payer les régiments en *tallies* dépréciés, ce qui génère des mutineries... –, résolu lors du conflit suivant grâce à Godolphin⁷⁸.

Disposer de moyens ne suffit cependant pas s'il n'y a pas, pour les distribuer, une administration compétente. Or, là encore, c'est plutôt l'image d'une réelle efficacité qui semble se dégager, et ce constat n'est pas le moindre, puisque cette administration, encore très « jeune » sur le plan de l'organisation, a été capable

⁷⁶ H. Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine*, *op. cit.*, p. 211-212.

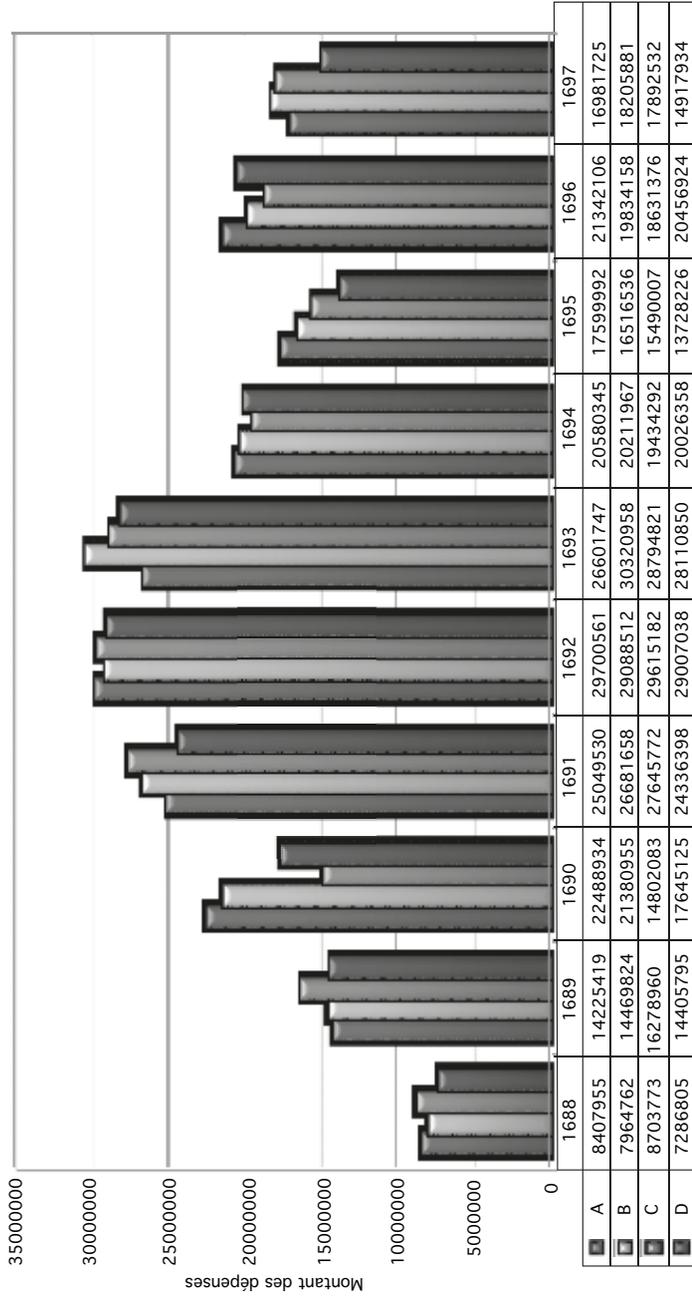
⁷⁷ Le *tally* est un morceau de bois sur lequel est gravé le montant du prêt et la date de son enregistrement ; le créancier en prend une moitié, le débiteur l'autre ; le remboursement en espèces se fait sur présentation des deux moitiés. Voir J. Ehrman, *The Navy in the War of William III*, *op. cit.*, p. 169. Une grande partie de ces problèmes sont résolus par la création de la Banque d'Angleterre. - Sur les débuts de celle-ci, outre le récent article de S. Pincus, *art. cit.*, on renverra à François Crouzet, « The Huguenots and the English financial revolution », dans *Favorites of Fortune, Technology, Growth and Economic Development since the Industrial Revolution (Mélanges offerts à D. Landes)*, Cambridge (Mass.), 1991, p. 221-266.

⁷⁸ P.G.M. Dickson, « War finance, 1689-1714 », *art. cit.*, p. 291 ss.

de gérer des dépenses multipliées par deux à trois presque instantanément. Ce tour de force a été rendu possible par une réelle capacité d'adaptation, comme en témoignent les changements dans les modes de gestion et comme le confirme par ailleurs la correspondance entre les intendants et le pouvoir central, qui montre que l'on tâche de tirer chaque année les leçons des erreurs de l'exercice en cours. Cependant, les modifications induites en France par le financement de la Marine paraissent limitées si l'on compare avec le cas anglais. Outre-Manche, la question s'intègre dans ce que Steve Pincus a qualifié de révolution de l'économie politique. Dans le nouveau système tel qu'il est pensé, la Navy est appelée à jouer un rôle de premier plan ; elle doit donc être financée efficacement, ce qui nécessite la mise en place d'outils financiers performants, telle que la Banque d'Angleterre. Dans les différents argumentaires développés pour soutenir la création de cet organisme, le financement de la guerre et de la flotte est une donnée récurrente. Selon l'auteur de *La Gloire de l'Angleterre*, c'est un moyen de fournir de l'argent frais en cas d'urgence soudaine, notamment pour « lever les troupes et équiper les armées » ; pour Francis Brewster, c'est « le meilleur moyen de préserver le commerce et la flotte de ses royaumes »⁷⁹.

Ces remarques nous conduisent à considérer que, de fait, le financement d'une flotte n'est pas seulement un objet d'étude en lui-même ; il est au cœur d'enjeux bien plus considérables, comme la place de la Marine, non seulement dans la guerre, mais aussi dans l'économie d'un pays. Comment justifier, en effet, de telles dépenses, en particulier lorsque surviennent les échecs, ou lorsque la paix revient ? Comment cette Marine de guerre, qui mobilise des sommes considérables prises sur les contribuables, s'articule-t-elle avec l'économie du pays en général, qu'elle contribue à protéger mais aussi à faire vivre par ses besoins et à dynamiser par ses demandes spécifiques ? Il y a là, assurément, de vastes perspectives de recherche.

79 Propos empruntés à Steve Pincus, « La Révolution anglaise de 1688 : économie politique et transformation radicale », art. cit., p. 42.



A : année brute ; B : année corrigée ;
 C : agendas de la Marine (AN, MAR E 208, p.108) ; D : bordereaux des registres du Trésor royal (AN, MAR E 208, p.106)

L'étatement des dépenses de la Marine (1688-1697), d'après les registres des ordres de paiements du Trésorier général de la Marine

| 1687 | 1688 | 1689 | 1690 | 1691 | 1692 | 1693 | 1694 | 1695 | 1696 | 1697 | 1698 | 1699 | 1700 | Total an. cor. |
|------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|-----------|----------|-------|-------------------|
| / | 7 333 207 | 460 785 | 1 401 135 | 0 | 29 256 | 0 | 0 | 1 379 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 964 762 |
| / | 3 819 56 | 12 232 544 | 1 706 513 | 498 | 128 684 | 8 447 | 0 | 0 | 11 182 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 469 824 |
| / | 0 | 1 445 204 | 1 793 9886 | 1 402 411 | 533 030 | 31 517 | 28 907 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 380 955 |
| / | 0 | 0 | 2 682 400 | 20 747 484 | 2 204 509 | 103 6864 | 3 144 | 43 40 | 0 | 0 | 2 917 | 0 | 0 | 26 681 658 |
| / | 0 | 0 | 0 | 2 899 137 | 23 783 298 | 2 095 813 | 302 554 | 53 21 | 1 864 | 525 | 0 | 0 | 0 | 29 088 512 |
| / | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 021 784 | 22 373 857 | 1 697 734 | 43 087 | 3 011 266 | 173 230 | 0 | 0 | 0 | 30 320 958 |
| / | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 055 249 | 17 593 174 | 1 335 553 | 62 093 | 134 873 | 31 025 | 0 | 0 | 20 211 967 |
| / | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 954 832 | 14 500 340 | 91 6930 | 76 055 | 66 353 | 1 052 | 974 | 16 516 536 |
| / | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 709 972 | 16 433 111 | 1 310 787 | 375 138 | 5 150 | 0 | 19 834 158 |
| / | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 905 660 | 15 266 255 | 1 880 563 | 1 503 57 | 3 046 | 18 205 881 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 000 | / | / | / | / |
| Total An. Br. | 7 715 163 | 14 138 533 | 22 468 934 | 25 049 530 | 29 700 566 | 26 660 1747 | 20 580 345 | 17 599 992 | 21 342 106 | 16 983 422 | | | | |

La colonne de gauche indique les années corrigées ; la ligne d'en-tête indique l'année brute durant laquelle le paiement est effectivement acquitté ; les cellules en gris correspondent aux paiements pour une année donnée, durant cette même année donnée ; les légers décalages que l'on peut constater dans les totaux des années brutes pour 1688 et 1689 entre le graphique et le tableau viennent du fait que des paiements relatifs à des années antérieures à 1688 ne sont pas indiqués dans le tableau.

| | 1688 | 1689 | 1690 | 1691 | 1692 | 1693 | 1694 | 1695 | 1696 | 1697 |
|--|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|------|-------|
| Part des avances pour l'année suivante | 2,64 | 6,76 | 10,05 | 9,97 | 9,97 | 5,22 | 5,78 | 8,62 | 4,97 | |
| Part du retard | 7,93 | 12,82 | 9,33 | 12,19 | 8,27 | 16,24 | 7,74 | 6,43 | 8,53 | 11,17 |
| Part de l'année retard | 5,79 | 11,79 | 6,56 | 8,26 | 7,20 | 5,60 | 6,61 | 5,55 | 6,61 | 10,33 |
| Part du retard au-delà d'une année | 2,14 | 1,03 | 2,78 | 3,93 | 1,07 | 10,64 | 1,13 | 0,87 | 1,92 | 0,84 |

318

Les résultats sont donnés en pourcentage. La base de calcul est l'année corrigée.

ANNEXE 3

Comparaison de la ventilation des dépenses de la Marine, pour les années 1689 et 1692,
d'après les registres de paiement du trésorier général de la Marine (AN, MAR E4 et E8)

| | 1689 | | 1692 | | |
|---|-------------------|------------|-------------------|---------------|-----------------|
| | Montant | % | Montant | % | |
| Affaires secrètes | 66 251 | 0,47 | 50 681 | 0,17 | - 23,50 |
| Armement, désarmement | 84 255 | 0,59 | 7 798 | 0,03 | -90,74 |
| Allocation annuelle des ports et arsenaux | 2 429 085 | 17,08 | 12 697 380 | 42,75 | + 422,72 |
| Construction, radoub, carènes | 438 206 | 3,08 | 130 000 | 0,44 | -70,33 |
| Dédommagements pour pertes | 30 915 | 0,22 | 32 850 | 0,11 | + 6,26 |
| Dépenses du port | 179 637 | 1,26 | 0 | 0,00 | -100 |
| Dépenses extraordinaires | 147 619 | 1,04 | 1 124 189 | 3,79 | + 661,55 |
| Déserteurs | 0 | 0,00 | 604 | 0,00 | |
| Entretien du port | 72 646 | 0,51 | 0 | 0,00 | |
| Frais d'ambassade | 314 138 | 2,21 | 0 | 0,00 | |
| Frais pour marchandises | 354 337 | 2,49 | 110 462 | 0,37 | -68,83 |
| Frêt privé | 1 443 | 0,01 | 129 674 | 0,44 | + 8 886,42 |
| Gratifications | 189 241 | 1,33 | 139 280 | 0,47 | -26,40 |
| Hôpitaux et pauvres | 54 766 | 0,38 | 0 | 0,00 | -100 |
| Institutions et entreprises religieuses | 109 329 | 0,77 | 28 225 | 0,10 | -74,18 |
| Marchandises (achats) | 4 984 139 | 35,04 | 7 480 619 | 25,19 | + 50,09 |
| Pensions | 148 825 | 1,05 | 137 098 | 0,46 | -7,88 |
| Prisonniers de guerre | 30 273 | 0,21 | 215 237 | 0,72 | + 610,99 |
| Remboursement de frais | 89 430 | 0,63 | 36 728 | 0,12 | -58,93 |
| Soldes, appointements, payes | 3 946 698 | 27,74 | 6 008 394 | 20,23 | + 52,24 |
| Taxes du trésorier de la Marine | 292 452 | 2,06 | 508 938 | 1,71 | + 74,02 |
| Transport de troupes | 9 971 | 0,07 | 48 038 | 0,16 | + 381,78 |
| Varia | 251 763 | 1,77 | 814 366 | 2,74 | + 223,47 |
| TOTAL | 14 225 419 | 100 | 29 700 561 | 100,00 | + 108,79 |

Chronique

DE LA TERRE À LA MER. LA CONSTRUCTION NAVALE
MILITAIRE FRANÇAISE ET SES RÉSEAUX ÉCONOMIQUES
AU XVIII^e SIÈCLE

David Plouviez

*Thèse d'histoire moderne soutenue à l'université de Nantes
le vendredi 29 mai 2009 devant un jury composé
de Mme Martine Acerra (directrice de recherche, Nantes),
M. Jean-Yves Andrieux (Rennes II),
M. Gilbert Buti (Aix-en-Provence), M. Nicholas Rodger (Oxford)
et M. Guy Saupin (président du jury, Nantes)*

L'intérêt pour les marines de guerre a incontestablement connu son apogée au cours des années 1970 à 1990. Depuis la fin de cette période, l'historiographie – essentiellement française¹ – s'est détournée de cet objet, une indifférence soulignée, entre autres, par le très faible effectif des doctorants s'intéressant à ces thématiques² tout autant qu'à la faiblesse des publications aujourd'hui. Séminaires, colloques, soutenances de thèses, publications nombreuses avaient marqué les années précédentes et, reconnaissance ultime, les concours de recrutement du CAPES et de l'Agrégation mirent à l'honneur ces problématiques en inscrivant à leur programme de 1996-1998 la question des *Européens et la mer au XVIII^e siècle*³ ; sans aucun doute le point d'orgue de cette riche période. Ce bouillonnement

- 1 La vigueur de la recherche et des publications à propos des marines de guerre a été maintenue dans les autres pays, en particulier anglo-saxons. La monumentale étude de Nicholas Rodger, étudiant la Navy sur le temps long et dans une perspective comparative avec les autres puissances maritimes, vient démontrer cette vitalité. Concernant notre période voir le dernier tome paru : Nicholas Rodger, *The Command of the Ocean, a Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin, Allen Lane, 2004.
- 2 À ce propos voir la présentation de Sylviane Llinarès et la conclusion d'Olivier Chaline dans le numéro double de la *Revue d'histoire maritime* consacrées au bilan historiographique « La mer et la guerre » (n° 10-11, 2010).
- 3 Il faut noter toutefois que les marines de guerre européennes étaient l'une des composante de cette question complexe qui intégrait un champ d'investigation assez vaste allant du commerce maritime à l'exploitation de l'estran ou de la pêche en passant par les traites négrières par exemple. Par ailleurs, l'espace méditerranéen était exclu du questionnement.

intellectuel de près de trente ans a depuis laissé la place à une certaine atonie des recherches consacrées aux marines de guerre⁴.

Pourtant, le sujet est loin d'être clos, et il reste des zones d'ombre importantes, liées notamment à la problématique de l'édification d'une marine de guerre dans le contexte économique, social et industriel de la seconde modernité. Certes, nos connaissances sur le navire de guerre en tant que tel avaient connu de réels renouvellements au cours de cette période, autant que celles consacrées aux conditions et aux rythmes de production de cet outil. Mais le point de vue des historiens se concentrait le plus souvent sur l'arsenal lui-même et son avant-pays maritime, scène du combat naval. L'amont de la construction des vaisseaux et frégates, c'est-à-dire l'étape de rassemblement des matières premières ainsi que la mobilisation des hommes nécessaires, était un sujet qui réclamait toujours une investigation de fond comme l'avait souligné à de multiples reprises Christian Buchet au cours de ses interventions et publications⁵. Par ailleurs, Martine Acerra avait, depuis sa thèse où elle abordait, entre autres, la problématique des réseaux d'approvisionnement de la flotte de guerre française⁶, senti tout l'intérêt d'une recherche de longue haleine dans ce domaine.

324

Notre fréquentation assidue du séminaire de Jean Meyer à la Sorbonne déboucha naturellement par une rencontre puis une collaboration avec Martine Acerra afin d'effectuer nos premiers travaux de recherche de maîtrise (1998)⁷ et de DEA (2002)⁸, mais également de doctorat à partir de 2003 à l'université de Nantes. Dès nos premiers pas au sein des archives de la Marine, nous découvrîmes très vite tout l'intérêt d'un tel travail et comprîmes que la question des approvisionnements intégrait une problématique globale

4 Ce constat vaut surtout pour la période moderne qui a connu un réel essoufflement après la tenue du colloque consacré à la « Puissance maritime » en 2001 à Paris. La seule thèse d'histoire navale des années 1998-2008 a été celle d'Olivier Corre sur l'arsenal de Brest pendant la guerre d'Indépendance américaine. Il faut toutefois noter des initiatives importantes : ainsi, la série de colloques réalisés à propos de la guerre d'Indépendance américaine sous la direction d'Olivier Chaline où la marine de guerre a toute sa place.

5 Christian Buchet, *Marine, économie et société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999 ; *id.*, « Logistique française et matériel naval », dans *Communications 1990-1991*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1992 ; *id.*, « La marine, moteur du développement économique ? », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 509-514.

6 Voir la troisième partie, chapitre II, dans Martine Acerra, *Rocheport et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, p. 514-539.

7 David Plouviez, *Marine de guerre et bois de construction sous les Choiseul, 1761-1770*, maîtrise, université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, 1998.

8 David Plouviez, *Les Approvisionnements de la marine de guerre française au XVIII^e siècle. Les relations entre l'État et la compagnie de bois Péan de Saint Gilles (1761-1770)*, DEA, université de La Rochelle, 2002.

particulièrement d'actualité à la fin des années 1990 et au début des années 2000, à savoir celle de la puissance maritime de la France à l'époque moderne. Devant la somme des travaux s'intéressant à la guerre navale, à la construction militaire et à l'organisation des arsenaux, il manquait assurément une étude sur les approvisionnements de la flotte. Lors du colloque organisé à l'Institut catholique de Paris en 2001, Nicholas Rodger affirmait qu'il ne fallait pas en rester « à la seule conception des navires mais analyser leur organisation en général, leur système de gestion, de ravitaillement et de fourniture, la formation de leur personnel, la disposition de leurs bases et arsenaux... »⁹. Cette injonction servit d'aiguillon à l'ensemble de mes travaux.

1/ L'APPROVISIONNEMENT DE LA FLOTTE DE GUERRE : L'ÉMERGENCE DES PROBLÉMATIQUES

Le constat de départ était relativement simple et connu. Nombreux furent les historiens à souligner qu'un navire de guerre était grand consommateur de matières premières. Pour un 74 canons, modèle techniquement le plus abouti et le plus construit à la fin du XVIII^e siècle, les 2 900 chênes centenaires, les quantités inédites de chanvre pour tisser et commettre les 2 580 m² de voiles et les 84 tonnes de cordages, sans compter les résineux du nord de l'Europe et de France ainsi que les innombrables pièces métalliques et l'artillerie, ont de quoi donner le vertige tout en rendant perceptible la complexité de mise en œuvre d'un tel outil. Mais au-delà de ces indications numériques et de cette prise de conscience, il était nécessaire d'envisager comment ces matières parvenaient à l'arsenal.

Dans le cadre de notre mémoire de maîtrise, nous allions pouvoir appréhender pour la première fois la question de l'approvisionnement d'un arsenal à travers non seulement une matière première stratégique, le bois de construction, mais également pendant une période cruciale de remobilisation navale que fut la période des deux Choiseul. Très vite, nous prîmes la mesure de la tâche titanesque, pour un arsenal à l'époque moderne, qui consistait à rassembler tant de matières premières. Toutefois, tout en retraçant ce commerce des bois, nous percevions l'approvisionnement de la flotte à travers le prisme d'un fonctionnaire de la marine. Nous nous placions sans doute trop au niveau de l'intendant portuaire ou du ministre, attendant la livraison du bois dans l'enceinte de l'arsenal, ne pensant pas encore l'approvisionnement dans sa dimension de réseau ni même dans sa complexité de mise en œuvre au sein des territoires économiques de préemption

⁹ Nicholas Rodger, « Vision globale, l'époque moderne », dans *La Puissance maritime...*, *op. cit.*, p. 59.

ou de production. Tropisme des archives de la Marine oblige, nous faisons de l'arsenal ou du ministère, en victime consentante, notre lieu d'observation privilégié sans nécessairement nous projeter hors les murs pour appréhender toutes les facettes des réseaux, qu'ils soient sociaux ou matériels pour reprendre la terminologie des géographes, ou celle de Bernard Lepetit¹⁰. C'est que l'étude des approvisionnements d'une flotte militaire obligeait à quitter les rivages, l'arsenal, pour étudier les mécanismes commerciaux en œuvre dans les différents territoires, une démarche qui mûrit lentement lors de l'élaboration de la thèse.

326

Pourtant, cette pénétration dans les arcanes de l'administration de la Marine nous permettait d'ores et déjà de délimiter et de poser les bases fondamentales de l'approvisionnement. Aussi, la réussite d'une telle entreprise reposait-elle sur trois pivots absolument indissociables. Dans un premier temps, une administration solidement organisée, dotée d'un personnel déployé sur tous les territoires de préemption et avertie des normes de la construction navale. Ici, c'est bien l'appréhension et la compréhension de la dynamique des territoires économiques par l'État qui est posée. Partant d'exigences techniques particulières, la Marine a entrepris, en collaboration avec les forces économiques des provinces où elle prospectait, de capter les flux de matériel nécessaires aux arsenaux. Mais tout en élaborant des outils lui permettant de disposer d'une matrice de lecture de ces territoires (enquêtes pré-statistiques, cartographie, espionnage, extension du réseau des fonctionnaires en France et à l'étranger...), elle a dû s'appuyer sur un noyau entrepreneurial dense et disposant des moyens financiers et logistiques adaptés pour répondre à des commandes très diversifiées, parfois très techniques ; c'est là le deuxième axe de recherche. À la veille du XIX^e siècle, la France disposait-elle d'un système capitaliste et industriel suffisamment mature pour faire face aux exigences d'un outil guerrier extrêmement complexe et coûteux ? Enfin, dans le contexte d'une Marine reposant exclusivement sur la mise en œuvre de matériaux naturels, il était crucial de disposer de zones de préemption et de production riches, offrant un matériel de qualité et aisément accessible. C'est la conjonction de ces trois éléments qui permettrait l'armement de la flotte de guerre en toutes circonstances.

La fréquentation des archives centrales de la Marine à Paris et à Vincennes nous permit d'aborder successivement ces trois facettes de l'approvisionnement et d'en affiner le questionnement. Pour démêler l'écheveau problématique dressé précédemment, il était nécessaire de rassembler toutes les archives économiques

¹⁰ Bernard Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau : réseaux de transport et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, EHESS, 1984.

laissées par la Marine. Il s'agissait pour l'essentiel des marchés de fournitures dont la multiplication, au XVIII^e siècle, avait été une caractéristique importante. En effet, déléguant la plus grande partie de son approvisionnement à des intérêts privés, la Marine mit en place des procédures d'achat de son matériel de plus en plus complexes. De la maîtrise à la thèse, ce sont ces documents qui constituèrent l'ossature de notre réflexion et le matériau par lequel nous pouvions retracer toutes les facettes de l'approvisionnement. Ainsi, la rédaction des marchés publics et la poursuite active de la constitution de solides cahiers des charges normatifs pour le choix des matériaux de construction constituaient le nœud gordien d'une bonne administration maritime de l'achat du matériel naval. Il s'agissait de comprendre les modalités de l'évolution juridique de la rédaction des contrats d'approvisionnement, matrice référente de l'approvisionnement des arsenaux. Il devenait crucial de montrer les différents acteurs à l'œuvre dans ces transformations et d'essayer d'analyser les influences contextuelles sur leur réalisation. Un contrat d'approvisionnement était-il différent quand il était signé en période de paix ou de guerre, dans une période de restriction budgétaire, ou au contraire de plus grande latitude du côté des finances publiques ? Dès lors, s'agissait-il d'un corpus juridique destiné à structurer durablement l'approvisionnement des arsenaux ou au contraire du fruit d'une circonstance ou de la rencontre de tel ou tel interlocuteur commercial ? Cette question posait le problème, pour une nation maritime comme la France, de la mise en place d'une logistique d'approvisionnement pérenne, efficiente en toutes circonstances, gage du rayonnement et de l'assise de sa puissance. Mais un contrat d'approvisionnement n'était pas uniquement le résultat de contraintes économiques et logistiques et les critères techniques avaient au moins autant d'importance dans la réalisation de ces documents. Dans le cadre d'une thèse, il devenait évident qu'il fallait dessiner les contours de ces coopérations techniques entre les « spécialistes de l'arsenal », les administrateurs locaux ou de l'État et les partenaires économiques sur le temps long. C'était sans conteste le point de départ de toute l'entreprise d'approvisionnement de la flotte.

Si ces réflexions émergent lors de ma première année de travail, le DEA me permet de prendre davantage la mesure de ce qu'était un réseau d'approvisionnement en me penchant plus explicitement sur l'identification des partenaires économiques de la Marine tout en étendant ma réflexion à l'ensemble des grandes matières premières nécessaires à la construction navale. La première question pouvait sembler de prime abord très simple mais peu d'études avaient tenté d'y répondre : Quels avaient été les partenaires économiques de la Marine ? Le bilan historiographique de cette question était maigre : il fallait défricher un terrain encore relativement vierge. L'étude spécifique de la compagnie Péan de Saint Gilles lors du DEA, permit à la fois de retracer la structure d'une entreprise

d'approvisionnement au service de l'État, mais également de faire émerger ses différents acteurs. À cette occasion, nous pouvions mesurer toute la complexité de l'identification des partenaires économiques de la Marine. Toutefois, on pouvait percevoir l'implication de plusieurs catégories sociales telles que des marchands de bois locaux, des administrateurs de l'État, des financiers et des membres de la noblesse. Inutile de préciser que cette première approche nous laissait sur notre faim et ne permettait aucunement de dresser des conclusions. Nous assignâmes à la thèse la tâche de reconstituer et d'identifier ces hommes et ces femmes.

Enfin, l'étude de la Compagnie Péan de Saint-Gilles obligea à prendre la mesure des besoins des marines de guerre en matériel et par là à poser le problème des capacités productives des différents arrière-pays sollicités par les arsenaux français. Le champ d'intérêt devenait très large : il s'agissait alors d'évaluer le plus précisément possible à la fois le matériel naturel prélevé, tels que les bois ou le chanvre, ou encore les produits manufacturés, tels que les ancres ou l'artillerie, par exemple. Par ailleurs, l'aspect environnemental, ne pouvait pas être ignoré, dans sa dimension du prélèvement de la ressource comme dans celui de la question de l'acheminement et de la maîtrise du territoire, des aspects peu abordés dans le contexte de la marine de guerre française.

2/ DES ARCHIVES À LA BASE DE DONNÉES : LES RÉORIENTATIONS ET LES RÉADAPTATIONS

Ces problématiques posées, les débuts de la thèse allaient provoquer des inflexions méthodologiques majeures et, avec elles, le début du renoncement à plusieurs pistes de recherches possibles.

Le premier tournant fut imposé par les sources elles-mêmes. Excès d'optimisme ou défaut d'expertise lors de l'évaluation de la documentation disponible à l'occasion du DEA, nous nous aperçûmes très vite que la documentation comptable et économique laissée par la Marine au XVIII^e siècle ne nous permettrait pas d'avoir une vision d'ensemble aussi fidèle que possible de l'évolution de ses réseaux économiques au XVIII^e siècle. En effet, les multiples réorganisations administratives du XIX^e siècle avaient été fatales à certaines de ses archives, notamment celles concernant les achats de matériel proprement dit. La série D³ consacrée aux approvisionnements, censée renfermer ce type de documents, s'était révélée assez pauvre. Par ailleurs, l'extension de nos recherches au sein des archives portuaires permettait sans aucun doute de compléter nos informations, mais uniquement de façon partielle. Contrairement à la thèse de Jean-Yves Marlier, homologue de la nôtre mais consacrée au Second

Empire¹¹, nous ne disposions plus des listes de marchés d'approvisionnement. Or, se contenter de sondages ponctuels nous condamnait à ne pas retracer une évolution aussi fidèle que possible des préemptions de matières premières navales et donc à méconnaître l'état des zones d'approvisionnement au cours du XVIII^e siècle ; il était alors également impossible de reconstituer l'évolution des prix. On courait donc le risque d'ignorer sans doute certaines inflexions liées à des conjonctures particulières. Il s'avérait de ce fait nécessaire de dépouiller l'intégralité des archives « du quotidien » laissées par la Marine, un corpus de près de 900 dossiers ou cartons, composé par les documents produits dans les arsenaux – de loin la plus grosse masse documentaire – mais également à Versailles, et dans de nombreux lieux stratégiques pour l'approvisionnement, en France comme à l'étranger. Ici, il s'agissait d'une documentation essentiellement épistolaire reliant les services du ministère, les intendances portuaires ainsi que les principaux ports et autres lieux disséminés dans tout le royaume (séries B², B³ aux archives nationales ; BB² et BB³ au Service historique de la Marine à Vincennes). Pour l'étranger, les précieux courriers et mémoires conservés dans la sous-série B⁷ ont été nécessaires pour envisager le comportement de la France sur des territoires de préemption stratégiques tels que les espaces baltes ou Nord américain. Ce fut aussi l'occasion d'évaluer les concurrences des différentes marines dans ces lieux très fréquentés. Enfin, la série B¹, très composite mais renfermant de très nombreuses pièces, permit à de multiples reprises de préciser maints détails sur des matières premières ou des fournisseurs. Ce fut un dépouillement long et un peu rébarbatif mais à partir duquel nous avons pu constituer une banque de données suffisamment crédible pour répondre à notre ambition de retracer les réseaux d'approvisionnement.

Cette première inflexion en a induit une autre non moins importante d'un point de vue méthodologique : une telle masse documentaire, de potentiellement 30 000 informations selon les critères que nous recherchions en priorité, ne pouvait être traitée que de façon informatique. C'est désormais une posture classique pour l'historien qui est familiarisé avec l'outil informatique et rompu à l'analyse des données collectées. Faute de suffisamment de contrats de fournitures, il fallait construire une grille de lecture renfermant tous les critères que nous souhaitions enregistrer. Dans le cadre de cette thèse, une base de données intitulée « De la terre à la mer » fut conçue, elle-même divisée en

11 Jean-Noël Marlier, *Les Approvisionnements et les fournisseurs de la marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, thèse de doctorat en histoire, université de Franche-Comté, 2005.

trois sous-bases (Fournisseurs, Partenaires et cautions / Marché de la Marine / Fourniture livrée).

330 Ces grilles permirent d'effectuer les traitements statistiques adéquats dans la mesure où l'échange de données avec un tableur usuel ne posait pas de problèmes majeurs. Enfin, une partie des données collectées se prêtait assez bien à une représentation cartographique avec un logiciel SIG¹². Ce travail fut largement aidé par les conclusions des différents séminaires consacrés aux méthodes quantitatives pour historiens, tel celui animé par Claire Lemercier et Claire Zalc à l'ENS, qui déboucha sur la publication d'un ouvrage très synthétique et la création d'un site internet particulièrement riche¹³. Par ailleurs, notre collaboration avec le laboratoire de géographie de l'université de Toulouse permit l'exploitation du logiciel SCAP¹⁴. Ces outils permirent le traitement de toutes les informations collectées qui, au fil de nos quatre années de dépouillement, se révélèrent conséquentes : 1 319 contrats d'approvisionnement purent ainsi être reconstitués, engageant l'identification de 765 fournisseurs.

Cette base de données a largement nourri la partie centrale de la thèse constituée par l'analyse et l'évolution des zones de préemption et de production du matériel militaire : les approvisionnements en bois, chanvre, objets métalliques et artillerie ont pu être retracés avec précision grâce aux données collectées dans cette base et à la possibilité de faire des traitements aisés de cette masse documentaire. Mais, de façon plus indirecte, ce fut aussi l'occasion de disposer de nombreuses informations relatives aux conditions d'acheminement et aux voies empruntées, des données précieuses exploitées dans la dernière partie de notre travail.

En revanche, force est de constater que cette méthodologie ne permettait pas de mener une analyse micro-sociale des entrepreneurs au service de la Marine. La documentation utilisée n'autorisait à adopter qu'un angle largement global destiné à donner une vision d'ensemble. Pour reconstituer les trajectoires individuelles de chacun des fournisseurs, et par là avoir une idée plus précise de leur assise sociale et de leur propre réseau, le dépouillement d'archives notariales, d'archives consulaires et éventuellement de celles des intendances provinciales était nécessaire. Or, après quatre années de dépouillement des archives de la

12 Système d'Information Géographique.

13 Claire Lemercier, Claire Zalc, *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Paris, La découverte, 2008 ; on peut également citer l'ouvrage de Jacques Cellier et Martine Cocaud à l'origine de nos choix techniques pour la thèse : Jacques Cellier, Martine Cocaud, *Traiter des données historiques, méthodes statistiques, techniques informatiques*, Rennes, PUR, 2001.

14 Système de Cartographie Automatique pour la Pédagogie ; voir le site de l'université de Toulouse <<http://w3.geoprdoc.univ-tlse2.fr/scap>>.

Marine à Paris et dans les ports, le temps imparti à une thèse de doctorat ne nous permettait pas d'aller plus avant dans la recherche documentaire. Toutefois, quelques dépouillements ponctuels ont été menés pour certains fournisseurs afin de les caractériser socialement, ce qui est l'objet du chapitre 3. Ces compléments ont été réalisés de manière ponctuelle – pour Babaud de la Chaussade, Péan de Saint Gilles, Leblanc de Marnaval... – ou en reprenant les références d'archives notariales utilisées par certains auteurs, nous pensons notamment aux travaux de Jean-François Belhoste sur les entrepreneurs de bois et de fer¹⁵.

3/ LES PRINCIPAUX APPORTS DE CETTE THÈSE

Voltaire affirmait, à travers la bouche de Candide, « Malheurs aux livres qui veulent tout dire » ; nous pensons être à l'abri des foudres du philosophe tant cette thèse est loin de clore toutes les problématiques posées préalablement. Pour autant sans être exhaustive, elle permet, nous semble-t-il, d'aborder de nombreux aspects de la politique d'approvisionnement de la marine de guerre française au XVIII^e siècle.

Dans un premier temps, nous avons montré l'évolution de la logistique d'approvisionnement de la Marine de l'arrivée de Maurepas jusqu'à la Révolution. Confiant la charge de l'approvisionnement à des partenaires privés, Maurepas entreprend de réformer les marchés publics tout en obligeant les spécialistes de l'arsenal à rendre intelligibles leurs exigences techniques. Le contexte est très particulier : ce jeune secrétaire d'État veut reconstituer lentement le potentiel de la marine de guerre française dans un climat d'anglophilie affirmé et en bénéficiant d'un volant budgétaire limité à moins de dix millions de livres par an¹⁶. Il faut donc faire preuve d'imagination technique et juridique en fixant des conditions à moindre coût aux marchés d'approvisionnement tout en bénéficiant d'un matériel de qualité ; la marine de guerre entre dans une période de rationalisation exemplaire. L'impulsion donnée par Maurepas se poursuit sous les ministres suivants et jusqu'à la Révolution française. À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, la Marine dispose d'un arsenal législatif suffisamment contraignant qui lui permet d'envisager une arrivée de matières

15 Jean-François Belhoste, « Bois et fers pour la marine : deux fournitures extraites de la forêt, XVII^e-XVIII^e siècles », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 95-112.

16 Vaisseaux et frégates françaises coûtaient entre 400 000 et 900 000 livres ; à la fin du siècle Jean Boudriot a pu établir que le prix de revient d'un vaisseau de 74 canons, armement compris, s'élevait à 740 000 livres : voir Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, coll. « Archéologie navale française », 1977, p. 266-270.

premières sinon toujours de qualité, du moins normalisées¹⁷. Toutefois, nous avons montré à quel point les réformes successives de la fin du siècle, s'attaquant au statut de l'intendant, ont failli mettre en péril cette logistique si bien huilée au fil des décennies. En effet, véritable potentat local sous Louis XIV et au début du XVIII^e siècle, les responsabilités de l'intendant portuaire s'érodent sous l'effet conjugué des coups de boutoirs successifs du corps de l'épée et de l'émergence de nouveaux personnages au sein même de l'arsenal. C'est ainsi l'occasion de voir la promotion de la figure technicienne, rarement évoquée auparavant dans le contexte du matériel naval, qui prend le pas sur les questions de gestion des approvisionnements, aspect pourtant essentiel et autrefois dans les mains de l'intendant portuaire, d'autant plus dans le contexte de restriction budgétaire de la fin du siècle. La Révolution acheva définitivement cet échelon administratif déjà moribond tout en laissant un conseil sans pouvoir dans l'arsenal, puisque c'est désormais de Paris que l'approvisionnement de la flotte fut décidé. La Révolution a été l'initiatrice de la centralisation réelle des achats du matériel militaire rompant avec près d'un siècle et demi d'un tropisme exercé par les arsenaux dans ce domaine, une posture bien différente pour l'Angleterre où la centralisation avait été réalisée depuis très longtemps au sein du Navy Board¹⁸. En effet, que ce soit dans le domaine de la passation des marchés, de la rédaction des normes techniques, ou dans le cadre de l'origine des fournisseurs, il est remarquable de constater que l'approvisionnement de la flotte de guerre était très largement décentralisé. Sans délaissier cette question, Versailles restait malgré tout très éloigné de la logistique et de la réalité des approvisionnements. Cela constituait une source d'abus et de corruption selon la Constituante qui transféra cette compétence à Paris, créant cette fois les véritables conditions à une corruption généralisée dans le choix des fournisseurs de l'État.

Mais les contrats d'approvisionnement furent les principaux outils de communication avec le monde marchand et une source incontournable pour l'historien soucieux d'identifier les partenaires économiques de la Marine. Hélas !, à ce stade, nous n'avons pu qu'opérer une identification sociale globale. Dans ce domaine, il est clair qu'on ne peut succomber à aucune simplification. Ainsi, Brest, Rochefort, Toulon, puis Lorient se sont appuyés en partie sur des entrepreneurs

17 Si la normalisation est globalement atteinte, la Marine française souffre en effet d'un matériel – bois et chanvre essentiellement – souvent de moins bonne qualité que celui de ses concurrents. Voir le développement de Nicholas Rodger à ce propos : « Formes et fonctions des navires européens du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 81-103.

18 Bernard Pool, *Navy Board Contracts, 1660-1832. Contract Administration Under the Navy Board*, Hamden, Connecticut, 1966.

locaux et régionaux pour s'approvisionner. Il s'agit la plupart du temps de marchands spécialisés, dont l'envergure ne dépasse guère la région dans laquelle ils demeurent, pour les plus importants. Mais, dans ce groupe, l'hétérogénéité demeure la règle : petits fournisseurs locaux, pas toujours engagés dans une activité marchande à l'année, marchands plus spécialisés gravitant autour de l'arsenal mais ne se projetant que sur des aires de préemptions proches jusqu'aux marchands d'envergure régionale disposant d'outils à travers des moyens de transport et des hangars par exemple. Tous ces hommes constituent un groupe plus ou moins élastique : très important au cours du premier XVIII^e siècle, il a tendance à diminuer ensuite, mais il demeure, et c'est là une donnée fondamentale. Les arsenaux ont toujours conservé un volant d'entrepreneurs locaux. L'autre point sur lequel il faut insister est l'implication toujours très conséquente des grands commis de l'État, de la noblesse, souvent ancienne, et des financiers dans les grandes entreprises d'approvisionnement. Ainsi se constituent des sociétés mêlant leurs intérêts à d'autres marchands locaux le cas échéant – c'est notamment vrai dans le cas du bois de construction. Enfin, si le monde du négoce n'est pas absent de l'approvisionnement des arsenaux, il n'en demeure pas moins, contre toute attente, qu'il occupe une place très minoritaire et c'est là aussi une différence fondamentale avec l'Angleterre. En effet, à partir de listes de négociants nantais, bordelais, havrais ou encore marseillais, nous avons pu montrer une implication assez faible sur l'ensemble du siècle. À de rares exceptions près, leurs intérêts ne croisent pas ceux des nobles ou des financiers évoqués précédemment. Modèle d'une manufacture qui posséda un actionnariat très diversifié, la fonderie de Romilly fait figure de contre-exemple. Lors de la fondation de cette première usine de transformation de cuivre en France en 1780-1782, le capital s'ouvrit tout autant au monde marchand local, à la noblesse et à la finance qu'au monde négociant, initiative peu coutumière à cette époque. L'analyse des autres entreprises d'approvisionnement montre au contraire une participation nettement en retrait du monde du négoce.

Évaluer les consommations de matériel, retracer l'évolution des différents arrière-pays portuaires, mesurer la disponibilité de chacune des fournitures et leurs prix au cours du siècle a été l'objet de la partie centrale de cette thèse correspondant aux chapitres 4 à 7. Et de ce point de vue, il faut apporter un constat général très clair : l'approvisionnement de la flotte française a été réalisé en majorité avec du matériel français. Évidemment, ce constat souffre des exceptions, comme dans le cas toulonnais ou dans le cadre de l'achat d'une partie du fer et des résineux à l'étranger. Mais, toujours d'un point de vue global, il faut souligner que la France a fait le choix d'une exploitation intensive de ses propres arrière-pays, au détriment de certains achats étrangers ou coloniaux. Ici,

la France a une attitude opposée à celle de l'Angleterre qui a largement acheté ses fournitures à l'étranger. Par ailleurs, l'Angleterre comme l'Espagne ont été des puissances maritimes qui ont exploité assidûment leurs espaces coloniaux pour armer leur flotte respective à la différence de la France qui a laissé globalement ses colonies à l'écart de la construction navale militaire.

334 Au delà de ce constat général, la mécanique des arrière-pays a pu être reconstituée. Ici, la base de données a été particulièrement précieuse. Armé de ces informations, nous avons pu reconstituer les achats de la marine de guerre française et ainsi mettre fin à un autre mythe tenace : la marine de guerre française n'a pas manqué de matières premières tout au long du XVIII^e siècle. Certes, les arrière-pays pourvoyeurs ont été sollicités de façon très importante, parfois jusqu'à l'épuisement, mais les arsenaux ont réussi à obtenir tout le matériel nécessaire en mettant en place des solutions de repli et une complémentarité entre toutes ces zones. Le cas de Toulon est particulièrement éclairant de cette stratégie : l'arsenal levantin a assumé, non sans quelques tensions, les carences de son arrière-pays immédiat pour déployer son réseau d'approvisionnement en direction du Sud-Ouest du royaume et de l'Italie, par exemple. Il est donc nécessaire de prendre de la distance avec les courriers alarmistes des autorités maritimes qui prévoaient chaque année la disette de telle ou telle fourniture, autant qu'il faut discréditer les nombreux mémoires émis par la société civile qui établissaient des constats similaires. Dans ce domaine, nous avons pu mettre en relief le décalage important entre les discours concernant la supposée déforestation du royaume et la réalité de l'approvisionnement en produits forestiers de la marine qui ne connut pas de rupture.

Mais s'il faut souligner le succès de la France pour se munir en bois ou encore en chanvre, il est nécessaire de prolonger le constat à toutes les fournitures manufacturées. Il est désormais évident que dans des domaines aussi techniques que la confection des toiles à voiles ou la réalisation de certaines pièces métalliques et l'artillerie, l'État français a su mobiliser toutes les énergies créatives, les savoir-faire techniques de l'époque – y compris de l'étranger dans le cadre d'un espionnage industriel ou dans le cadre d'échanges, on pense notamment à Wilkinson – ainsi que les soutiens économiques les plus proches de l'État. Il apparaît très vite un partenariat original entre toutes ces forces pour donner à la France un socle proto-industriel militaire efficace quoique reposant sur des bases financières parfois fragiles à l'image de nombreuses manufactures de toiles à voiles ou même de fonderies ne les mettant pas à l'abri de conjonctures plus défavorables à l'achat de matériel militaire. Toutefois, à la fin du XVIII^e siècle,

le potentiel industriel de la France est à la hauteur des missions qui lui sont dédiées et en mesure de se confronter à ses concurrents européens. Les échanges entre les savants et les techniciens de l'époque – la collaboration de Buffon avec l'artillerie de marine pour l'amélioration de la fonte des canons à la fin des années 1760 – a permis de doter les navires de guerre français d'un matériel d'une grande modernité, ce qu'avait déjà souligné Sylviane Llinarès à propos du système éolien¹⁹.

Enfin, reconstituer la réalité des arrière-pays d'approvisionnement tout au long du XVIII^e siècle, devait inmanquablement conduire à prendre en compte la dimension territoriale : devant l'éloignement des ressources nécessaires à sa construction navale militaire, l'État a exploité au maximum la plurimodalité des transports terre/fleuve/mer pour faire parvenir avec le moins de difficultés possible le matériel dans les arsenaux. Alors que l'État exploite intensivement ses ressources intérieures, les réseaux de transport sont à leur tour utilisés, inventés et entretenus par la Marine. Toutefois, et c'est l'objet du chapitre 9, sans doute le plus prospectif de tous, la marine militaire s'éloigne d'une possibilité d'intervention directe sur l'espace économique commun qui est confié à d'autres corps de l'État, tel celui, par exemple, des Ponts et Chaussées. Et de ce point de vue, il y a une réelle évolution depuis la première Marine de Louis XIV où les autorités maritimes avaient tout loisir d'intervenir plus largement sur le territoire. Au XVIII^e siècle, le territoire échappe à la Marine qui est reléguée dans les arsenaux et leurs dépendances, ainsi que sur les lieux de production de ses matériels.

4/ PERSPECTIVES ET OUVERTURE DE NOUVEAUX CHANTIERS

Les perspectives de recherche naissent autant des renoncements évoqués précédemment que de nouvelles pistes suggérées par ce travail.

Ainsi, il est indispensable de mener à bien une enquête complète sur les entrepreneurs de la Marine. Si la pesée globale a eu lieu, il reste à retracer la dynamique de certains parcours individuels. La méthode nominative qui consiste à multiplier les sources disponibles sur des individus, à partir de leur patronyme, s'avère nécessaire. Archives notariales, documents issus des juridictions consulaires, dossiers des intendances provinciales, toute la documentation disponible doit être convoquée pour suivre les itinéraires des entrepreneurs, dans l'espace et dans la durée. Une recherche qui, avant de

¹⁹ Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de L'Inde, 1994.

démarrer, aura pris soin d'isoler les personnalités les plus intéressantes à analyser dans le cadre des approvisionnements de la flotte, ce que notre base de données devrait permettre de réaliser. Toutefois, il faut dépasser la galerie de portraits pour tenter de percevoir l'entreprise d'approvisionnement au quotidien. À la fin du XVIII^e siècle on perçoit qu'une métamorphose s'accomplit : devant un outil militaire qui se complexifie, qui réclame un matériel de plus en plus perfectionné, l'approvisionnement de la flotte requiert des hommes nouveaux qui ne doivent pas avoir pour seule qualité de rassembler une clientèle de financiers pour établir une manufacture ou un ensemble sidérurgique. L'entrepreneur, porté par les dynamiques du capitalisme, doit maîtriser de nombreux savoirs et posséder de solides compétences organisationnelles. Il faut saisir sur le vif, au quotidien, tous ces hommes, et décrire leurs pratiques manufacturières qui nous échappent encore beaucoup, y compris d'ailleurs pour des activités qui ne sont pas spécifiquement militaires. Ainsi, comment travaille un Babaud de la Chaussade dans ses forges de Guérigny et de Cosne-sur-Loire ? Comment articule-t-il, à partir de ses bureaux parisiens, les demandes de la Marine ? Comment Auguste Gounon, directeur de la manufacture des toiles d'Agen, gère-t-il les commandes irrégulières de l'État ? Avec quel stock d'ouvriers ? Comment obtient-il la matière première ?

Une démarche similaire, et souvent conjointe avec la précédente, doit être conduite à l'identique pour tous les espaces industriels au service de la marine de guerre. Les seules archives de la Marine ne permettaient pas de pénétrer dans le mécanisme interne, intime, de ces espaces de production. Or, que ce soit dans le domaine des manufactures de toiles, de la production des pièces métalliques ou de tout autre matériel manufacturé, des enquêtes sont nécessaires pour saisir l'évolution d'un ensemble proto-industriel à vocation souvent strictement militaire. Par ailleurs, ces recherches complémentaires peuvent aider l'historien à jouer avec les échelles. En effet, cette documentation plus locale peut permettre de viser un échelon industriel situé en dessous des entreprises dont on a reconstitué à grands traits le parcours dans cette thèse. Saisir le monde des cloutiers qui gravitent autour d'un arsenal et qui constituent parfois des sous-traitants d'ensembles métallurgiques plus importants peut permettre de pénétrer le monde des forges sous le contrôle des quincailliers lyonnais qui remportèrent tant de marchés pour la Marine. Ces changements d'échelle permettraient à coup sûr de saisir de façon encore plus précise les logiques industrielles à l'œuvre et de pénétrer davantage la complexité de l'approvisionnement militaire.

Mais un espace industriel, à vocation militaire ou non, n'est rien s'il n'est pas connecté à un réseau de circulation pour écouler ses produits. Du maillage plus ou moins dense de routes, de rivières, de fleuves ou de voies maritimes

dépend son succès à capter les commandes de l'État. Nous avons montré à quel point les trafics de matériel militaire constituaient des flux colossaux à l'échelle de l'Europe tout en analysant les stratégies de l'État pour faire face à l'acheminement de son matériel vers les arsenaux. Néanmoins, là encore, il faut réorienter notre point de vue au plus près des transporteurs eux-mêmes en ayant recours à des archives locales souvent d'un grand intérêt²⁰. À partir de celles-ci, nous aurons la possibilité de préciser davantage la nature des cargaisons transportées, les rythmes et les conditions du transport, en période de paix ou de guerre. Si le cabotage se prête assez bien à cette analyse, il ne faut pas oublier qu'il s'agit du dernier maillon dans l'acheminement du matériel entre les têtes de pont fluviaux et les arsenaux. Le trafic fluvial comme le roulage doit être saisi avec plus de précision ; c'est à ce moment de l'acheminement que le risque d'abîmer le matériel est le plus grand et c'est aussi cette phase qui engloutit une part importante des finances de la Marine tant le coût du transport est élevé.

Enfin, l'ensemble de ce travail s'appauvrit considérablement s'il n'inclut pas une démarche comparative à l'échelle européenne. La concurrence entre toutes les puissances maritimes est exacerbée entre la seconde moitié du xvii^e siècle et l'Empire, chacune établissant des stratégies différentes pour obtenir le matériel de construction. Répondre à l'ensemble des problématiques posées précédemment en ayant soin de comparer les solutions françaises à celles des autres puissances maritimes permet à l'historien de redonner corps à cette concurrence. Par ailleurs, et de nombreux travaux l'ont montré auparavant, chaque puissance maritime n'élabore pas de stratégie seule dans ses arsenaux : la circulation des idées est intense au xviii^e siècle, soit à travers le voyage de fonctionnaires de la marine envoyés officiellement, et qui découvrent alors ce que l'on veut bien leur montrer, soit à la suite d'un espionnage industriel²¹. Le matériel de construction et les stratégies pour l'obtenir n'échappent pas à ces démarches.

20 Voir par exemple les travaux récents de Patricia Payn-Echalier et de Gilbert Buti : Patricia Payn-Echalier, *Les Marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2007 ; Gilbert Buti, « 'La marine de Sète' au xviii^e siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand, Jérôme Thomas (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation, images et représentations, xvi^e-xxi^e siècles*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2008, p. 187-213.

21 J.R. Harris, *Industrial Espionage and Technology transfer. Britain and France in the Eighteenth Century*, Ashgate, Aldershot, 1998.

Ainsi, l'étude de l'approvisionnement d'une flotte suggère bien à l'historien d'avoir une focale très élargie et de ne pas se contenter de scruter les rivages où s'élabore la construction navale. Le nécessaire intérêt porté à tous ces espaces de préemption ou de production ainsi qu'aux hommes qui en ont la charge, oblige à un va-et-vient incessant entre la terre et la mer et de la mer à la terre. Dans ce contexte, les défis sont immenses et le travail qui s'ouvre désormais promet d'être riche d'enseignements. Loin de clore tous les questionnements, on devine à quel point notre thèse a ouvert plus de chantiers de recherche qu'elle n'en a résolus, mais c'est la loi du genre et l'intérêt de la recherche historique.

COMPTES RENDUS

Olivier Chaline et Jean-Christophe Dartoux, *La Mer vénitienne*, Paris, Imprimerie nationale, 2010, 200 p.

On verra d'abord, dans cet ouvrage, un superbe album de photographies dues au talent de J.-C. Dartoux. Mais c'est bien davantage : une excellente mise en valeur de la domination vénitienne sur les rivages orientaux de l'Adriatique qui faisait de celle-ci « le golfe de Venise ». Toute visite de cette côte dalmate rend impressionnante une présence plusieurs fois séculaire que le morcellement actuel en Etats séparés, dont les rivalités ont été meurtrières, pourrait dissimuler au voyageur pressé. Il est vrai que, le long des côtes dalmates, les guides ont tendance, aujourd'hui, à oublier cette présence vénitienne pourtant inscrite dans la pierre et dans les multiples monuments : les photos d'un côté, le texte sobre mais précis et très riche d'Olivier Chaline, excellent connaisseur de l'histoire de l'Adriatique¹, de l'autre, en font au contraire la démonstration. Appuyée sur Corfou, à l'entrée de ce long couloir maritime, et sur une série de positions fortes, avec des points remarquables comme les Bouches de Cattaro (Kotor), Venise en fit une sorte de lac pour le plus grand bénéfice de ses bateaux de commerce. Les liens furent permanents, que rappellent, dans la Sérénissime, la Scuola San Giorgio degli Schiavoni où l'on peut admirer neuf toiles peintes par Carpaccio entre 1502 et 1507. Seule la république de Raguse (Dubrovnik) échappa et posa problème sur le plan commercial, tout en subissant une indéniable influence de la *Dominante* : Venise eut du mal avec elle, même si, au XVII^e siècle, grâce à Spalato (Split) elle réussit à la concurrencer victorieusement pour le négoce avec Istanbul (p. 175).

Olivier Chaline explique non seulement le rôle de l'Adriatique pour Venise mais aussi la manière dont elle a assis sa domination et construit les remparts et forteresses destinés à protéger ses positions, tout en relativisant, ce qui est rarement fait, la menace ottomane. Certes, la Dalmatie était « une frontière à la fois maritime et terrestre menacée des deux côtés », mais « ce n'était là qu'un théâtre secondaire, les enjeux essentiels étant ailleurs, en Méditerranée orientale » (p. 126). On n'eut donc « pas de grands sièges décisifs ici, mais des luttes pour la possession d'un château commandant l'accès à un port, voire pour ce port lui-même ». Ceci dit, même si la présence militaire et surtout les forteresses et fortifications coûtèrent très cher, sans avoir finalement réellement servi, la politique suivie n'en fut pas moins un réel succès : les doges avaient bien épousé la

¹ Voir son texte dans Pierre Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Le Seuil, 2001.

mer et le *Stato da Mar* fut remarquablement durable, même si sa réalité n'était que côtière car, « dès qu'on s'éloigne un peu de la mer, très vite le monde rural ignore la culture italianisée des villes ; on a affaire à des villages slaves » (p. 165), et à « un univers durablement médiéval... où règne un peu partout une réelle misère paysanne », et cela, au XVIII^e siècle encore !

Jean-Pierre Poussou

Inês Amorim et Joao Carlos Garcia, *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro 1808-1932*, Catalogo da Exposição, Aveiro, Administração do Porto de Aveiro, 2008, 104 p.

340

Port ancien et très actif du Portugal, grâce à ses salines, Aveiro, comme beaucoup d'autres sites portuaires des rives de l'Atlantique européen, n'a cessé de voir son activité handicapée par une barre très forte. La ville, avec ses canaux, est aujourd'hui une cité plaisante et spectaculaire, et ses aménagements portuaires sont impressionnants. Son histoire est bien connue, notamment grâce aux travaux d'Inês Amorim², laquelle, associée à Joao Carlos Garcia, a mis sur pied une belle exposition dont le catalogue, publié en 2008, suscite un vif intérêt. Ce catalogue démarre bien sûr avec la décision d'aménagement du port par ouverture de la barre, due à Pombal, et datée de 1755, l'ouverture effective ayant eu lieu le 3 avril 1808, à « 7 heures de la nuit ».

Ce sont les archives de l'administration du port d'Aveiro qui ont permis de réaliser cette exposition. Plans, dessins d'aménagement, projets de création et d'entretien, photographies, outils et instruments ont été mis à contribution, les plans retenant tout particulièrement l'attention des lecteurs par leurs apports. Leur intérêt dépasse le seul cas d'Aveiro : on y voit en effet comment lutter contre la barre et comment aménager un port, puis l'entretenir depuis le milieu du XVIII^e siècle et, bien entendu, surtout depuis le début du XIX^e siècle. L'ensemble est passionnant et très riche : cet excellent catalogue servira donc d'ouvrage de référence en la matière.

Jean-Pierre Poussou

Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du siècle d'or*, Paris, PUPS, coll. « Iberica », 2009, 394 p.

Dès 1504, la monarchie espagnole s'est préoccupée du rapatriement des biens laissés par ses sujets dans ses terres américaines lointaines, créant pour cela l'Institution appelée *Bienes de Difuntos*, celle-ci ayant été remaniée à plusieurs reprises, notamment en 1526

² Inês Amorim, *Aveiro e sua Provedoria no século XVIII (1690-1814) : estudo economico de un espaço historico*, CCRC, Coimbra 1997, 2 vol. ; *id.*, *O Porto de Aveiro entre a terra e o mar*, Administração do Porto de Aveiro, 2008.

et 1550. C'est à l'analyse et à l'utilisation de cette source que l'auteur a consacré sa thèse de doctorat en civilisation espagnole, dirigée par Annie Molinié-Bertrand. Plus précisément, elle a choisi de dépouiller les dossiers de 1046 personnes mortes en mer.

Les mérites du livre sont nombreux. Nous avons d'abord une étude approfondie de la source et de l'institution précitée (p. 19-56), suivie par une très bonne mise en perspective historiographique (p. 57-66). Si l'étude des morts en mer (p. 83-92) s'imposait, je doute qu'il était nécessaire de nous retracer les conditions générales de la navigation espagnole (p. 67-82). Puis, plusieurs chapitres présentent, sous l'angle indiqué par le titre, les conditions qui présidaient à la vie et à la mort sur les navires espagnols de cette époque, sans laisser aucun aspect de côté puisque même les fêtes et divertissements sont abordés, grâce à la richesse de la source (p. 189-211). D'une manière générale, tout ce qui concerne la vie à bord des navires est de bonne venue, sans être forcément original, ce qui surprend un peu, et l'on doit dire également sans hésiter que les pages consacrées aux testaments et aux funérailles sont tout à fait intéressantes. Pour l'histoire de la vie et de la mort à bord des navires aux XVI^e-XVII^e siècles, le recours à cet ouvrage s'avérera donc précieux. Certains autres apports sont eux aussi très utiles, comme par exemple l'étude socioprofessionnelle et selon les origines géographiques des défunts : 11 femmes seulement, 183 passagers, les autres étant des gens de guerre et de mer ; 84 % d'Espagnols dont près de 68 % d'Andalous, les autres provinces étant peu représentées : 7,1 % pour le Pays Basque et 1,8 % pour la Galice, qui se situent respectivement en deuxième et troisième position ; cette prédominance andalouse parmi les gens de guerre et de mer décédés à bord des bateaux est beaucoup plus forte qu'on aurait pu le penser a priori, mais il faut considérer que c'est surtout l'habitat qui a été mentionné et non pas le lieu de naissance, comme l'indique la page 129. Pour les passagers, les maladies sont la principale cause de décès : 70 % ; pour les marins et les mousses, elles concourent avec la noyade pour frapper les marins (30 et 21 %) et les mousses (20 et 21 %) ; mais, globalement, ce sont bien les maladies qui ont entraîné le plus de disparitions : 41 %, contre 13 % pour les naufrages, 9 % pour les noyades et 8 % pour les combats. Notons que, comparativement, les mousses sont beaucoup plus frappés que les marins, en particulier par leurs noyades, ce qui était connu ailleurs mais il est intéressant que ce soit montré ici aussi.

Un grand regret : aucune étude précise – socioéconomique bien sûr – des biens des défunts, ce qui ne manque pas de surprendre surtout lorsqu'on connaît – ce qui est mon cas -, les sources françaises comparables. Il est vrai que l'auteur est plus à l'aise, à l'évidence, avec une approche culturelle des questions, ce qu'elle réussit au demeurant souvent fort bien : elle fait preuve, dans ce domaine, d'un réel talent pour utiliser la source que constituent les dossiers des biens des défunts. L'ouvrage rendra donc beaucoup de services et intéressera de nombreux lecteurs.

Jean-Pierre Poussou

Capitaine William Snelgrave, *Journal d'un négrier au XVIII^e siècle*, éd. Pierre Gibert s.j., Paris, Gallimard, 2008, 254 p.

Un texte excellent et une présentation qui n'est pas moins réussie, le père Pierre Gibert étant l'auteur d'une remarquable introduction. On sera beaucoup moins d'accord avec le titre proposé car ce n'est pas un journal mais un ouvrage, correspondant à plusieurs épisodes étalés sur trente ans dans la première moitié du XVIII^e siècle, et intitulé en fait « Nouvelle relation de quelques endroits de Guinée et du commerce d'esclaves qu'on y fait (1704-1734) ». L'édition française, quasi immédiate puisqu'elle est intervenue dès 1735, a été retrouvée dans la bibliothèque de Tocqueville, ce qui mérite d'être noté : sa position sur l'esclavage a pu en être nourrie.

342

Le livre III, qui narre la capture de l'auteur par un navire pirate sur la côte de Guinée, n'est que d'un intérêt réduit. Au contraire, le livre I, qui explique les conditions et le contexte de la traite sur la côte d'Afrique, et le livre II qui est le récit du voyage, avec la cargaison d'esclaves, entre l'Afrique et la Jamaïque, sont tout à fait passionnants. Ce sont, écrit le père Pierre Gibert, des récits originaux « et l'apport d'une information de première main ». William Snelgrave, qui d'une part ne remet pas en cause la traite, et qui, d'autre part s'efforce même de la justifier (voir p. 157-158)³, ne serait-ce, nous dit-il, que parce que les mœurs africaines sont encore plus cruelles que le commerce esclavagiste, entend le plus souvent donner des conseils à ceux qui se lanceraient dans le même commerce ou auraient à souffrir d'une capture par les pirates. Parmi ses recommandations, figure sans cesse, dans le livre II, le souci de bien gérer la cargaison d'esclaves afin que la « marchandise » d'abord arrive à bon port, puis soit vendue le mieux possible. Le souci didactique est donc souvent présent ; le lecteur ne saurait s'en plaindre car il amène Snelgrave à donner des détails précis qui retiennent l'attention.

Il insiste beaucoup sur les risques que représente la traite en Afrique et sur le fait que les négriers européens sont confinés sur la côte ou à sa proximité immédiate, et obligés de tenir le plus grand compte des pouvoirs locaux – en l'espèce le roi du Dahomey, qui a conquis le royaume de Juda –, ce qui est bien connu par ailleurs. Mais il montre davantage que d'autres récits les mœurs africaines, insiste sur les rapports violents qui y président souvent, et souligne bien la maîtrise des Africains dans la pratique de ce commerce : leur responsabilité, si l'on veut voir les choses sous cet angle, est tout aussi engagée que celle des Européens ; comme l'écrit le père Gibert, « les chefs africains éprouvent de l'intérêt à satisfaire la demande des Européens » (p. 21). Il aurait fallu ajouter que le commerce des esclaves a été actif en Afrique bien avant la traite atlantique et qu'il a perduré ensuite, si la

³ Il développe (p. 159-160) l'idée « que ce commerce n'a rien qui puisse le faire condamner » et conclut en affirmant (p. 160) : « en un mot, on peut assurer que le bien que procure ce commerce l'emporte de beaucoup sur tous les inconvénients réels ou prétendus qu'on peut y trouver ».

remarquable synthèse d'Olivier Pétré-Grenouilleau⁴ ne l'avait déjà démontré. N'oublions pas non plus, Snelgrave nous y obligeant par ses propos, que les négriers et les chefs africains connaissent parfaitement la valeur des produits ou marchandises – avant tout des armes, des outils, des cauris et, s'agissant des Français, nous dit-il, de l'eau-de-vie – ; la pacotille négrière n'est donc nullement faite d'objets avariés ou de très médiocre qualité : au demeurant, et on le voit très bien à lire son récit, celui qui s'y risquerait se mettrait en grand danger. La figure du roi du Dahomey, sa capacité politique, sa cruauté aussi et, enfin, son souci de faire de bonnes affaires avec les Européens sont bien montrés, et il s'agit de passages tout à fait intéressants.

Jean-Pierre Poussou

Silvia Marzagalli (dir.), *Comprendre la traite négrière atlantique*, Bordeaux, Centre régional de Documentation pédagogique, 2009, 269 p.

Depuis une douzaine d'années, Bordeaux est le lieu, comme d'autres endroits, de discussions et polémiques concernant la traite négrière et le rôle qu'y ont joué les négociants et armateurs de la ville. L'initiative du CRDP, qui a abouti à la rédaction du présent ouvrage confiée à de bons connaisseurs, dirigés par Silvia Marzagalli, dont l'autorité est reconnue en histoire maritime de cette époque, mérite de réels compliments, d'autant plus que le résultat est de très bonne qualité. Certes, ce ne pouvait être une somme et, par ailleurs, le but était de s'adresser à un large public, ce qui supposait un style clair et simple. De ce point de vue, le pari a été tout à fait tenu, le seul grand reproche que mérite le livre – mais on ne peut que supposer que le CRDP a commis l'erreur de l'imposer aux auteurs – est l'absence de l'indispensable appareil critique, les références scientifiques ne figurant que sur la plupart des cartes et graphiques et à l'occasion de la publication d'une partie des textes placés à l'appui des développements. C'est d'autant plus regrettable que nous avons affaire, comme je viens de l'indiquer, à un sujet passionné et brûlant, et que, de toute façon, pour faire réellement autorité, un ouvrage doit s'accompagner de l'appareil scientifique indispensable. Cette absence étonne d'autant plus que le cédérom joint au livre le permettait !

C'est d'autant plus dommage que le texte est très bon, et en règle générale très juste : je n'ai relevé qu'une seule affirmation peu acceptable : « le risque inhérent aux opérations de traite est sans doute plus élevé que pour les expéditions en droiture » (p. 75), le « sans doute » étant évidemment de trop. Les illustrations sont de la meilleure qualité possible, très complètes, très bien choisies et très bien réalisées, la cartographie étant tout simplement remarquable. Beaucoup de textes choisis comme documents constituent des choix excellents, notamment ceux concernant les négociants et armateurs bordelais, mais, à cet égard, Silvia Marzagalli et Philippe Gardey, qui a contribué à ce volume et réalisé une très belle fiche sur l'armateur

4 *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.

négrier Jean-Élie Gautier (p. 61) –, sont nos meilleurs connaisseurs actuels. La mise sur cédérom des documents est très commode pour les utilisateurs, notamment les enseignants. Les mises au point sont précises et sûres. Seules les questions démographiques ne sont pas toujours probantes, notamment en ce qui concerne l'essor de la population créée issue des Africains importés au Nouveau Monde dont l'importance est nettement sous-estimée, malgré ce qu'apportent à cet égard les pages 55 à 57. Par ailleurs, l'antériorité anglaise pour le mouvement abolitionniste anglais, la force qui fut la sienne dans les îles Britanniques sont un peu occultées ; les idées abolitionnistes françaises et les acteurs de ce mouvement auraient eux aussi mérité une place plus importante. La traite africaine orientale, non atlantique, aurait demandé au moins deux pages permettant d'en souligner l'importance absolue et relative, surtout après ce qu'a apporté à ce sujet la grande synthèse d'Olivier Pétré-Grenouilleau. C'est très peu de choses par rapport à la qualité de ce livre qui rendra de grands services aux historiens du maritime, notamment grâce à l'abondance des documents et illustrations fournis, la seule réserve étant que les premiers auraient parfois pu être présentés de manière plus exhaustive que sous forme d'extraits assez courts. Regrettons néanmoins qu'à plusieurs reprises, l'ampleur exacte des questions abordées n'ait pas été traitée : par exemple, les engagés ne sont nullement un système seulement britannique comme pourrait le laisser croire la page 37, ni limités aux Antilles : on les trouve aussi en Nouvelle-France. Est-il si sûr qu'on peut traiter comme un tout, par delà les traits communs, l'esclavage dans l'ensemble du continent américain, comme le fait le chapitre : « La condition des esclaves en Amérique » (p. 77 *et sq.*), et n'aurait-il pas mieux valu mettre en valeur des situations somme toute assez différentes du nord au sud du continent en passant par le monde antillais ? Enfin, malgré l'excellence du travail réalisé, on ne peut pas ne pas souligner qu'une lacune est importante : le rôle capital des pouvoirs et marchands africains dans la mise en place et le fonctionnement de la traite atlantique, ce que des colloques récents – dont on espère la publication proche –, en France comme ailleurs, ont fortement souligné : il y avait, on n'a pas le droit de l'oublier, une organisation proprement africaine de la traite, ce qui ne la rend pas plus acceptable pour autant. On se rappellera cependant que de Las Casas à Montesquieu, en passant par Montaigne, une partie de la pensée européenne a condamné l'esclavage et la traite, et que si nos ancêtres ont hélas ! donné à cette déportation un caractère massif et considérable, notre civilisation a été aussi la première à mettre en cause l'esclavage et la traite, et à passer du refus moral et religieux à l'interdiction. On peut encore se demander si les aspects économiques du fonctionnement de la traite et de ses conséquences, en Afrique comme ailleurs, n'auraient pas dû se voir accorder une place plus grande ?

Ces quelques remarques – dont plusieurs sont sans doute nées d'une limitation du nombre de pages accordées aux auteurs – ne peuvent faire oublier les aspects remarquables de l'ouvrage, que j'ai soulignés à plusieurs reprises. On aura, n'en doutons pas, très souvent recours à cette belle réalisation.

Jean-Pierre Poussou

François Hubert, Christian Block, Jacques de Cauna *et al.*, *Bordeaux au XVIII^e siècle : le commerce atlantique et l'esclavage*, Bordeaux, Le Festin / Musée d'Aquitaine, 2010, 207 p.

Assimiler le passé maritime et colonial dans tous ses aspects, montrer à ceux dont les ancêtres ont souffert de la traite et de l'esclavage que leurs mémoires sont prises en compte, a été l'une des grandes affaires des dix dernières années à Bordeaux. C'est pourquoi ont été mises en place, au Musée d'Aquitaine, de nouvelles salles dénommées « Bordeaux, le commerce atlantique et l'esclavage », inaugurées le 10 mai 2009. À l'exception d'une d'entre elles, qui a peu à voir avec l'histoire, ces salles sont des réalisations d'une grande qualité qui témoignent d'une documentation excellente et passionnante, fort bien mise en œuvre. Elles méritent donc d'être vues. Pour en augmenter la portée et en accroître l'intérêt, a été conçu et rédigé le présent livre, afin que vienne s'ajouter au « travail de mémoire ... un travail d'histoire ». L'importance de ce choix a paru telle à Alain Juppé, maire de Bordeaux, dont tout le monde connaît la stature politique, qu'il a tenu à préfacer l'ouvrage.

C'est une véritable réussite : un texte clair, avec parution bilingue (français-anglais), ce qui ne pourra qu'accroître son audience, et une illustration d'une exceptionnelle qualité, accompagnée de commentaires aussi pertinents qu'éclairants, ce qui n'est pas très fréquent. Ayant tiré parti d'un très grand nombre de fonds, elle a été mise en page par un éditeur d'art bien connu à Bordeaux et en Aquitaine, *Le Festin*, qui est aussi le nom de la revue publiée par l'association du même nom. À peine peut-on regretter, p. 32 et 34, des vues d'optique certes magnifiques mais dont il faut se garder dans un livre d'histoire ; p. 79, une gravure de 1795 sur l'arrivée des Européens en Amérique qui n'a non plus aucune valeur historique ; p. 145, une vue des missions à Saint-Johns d'Antigoa qui n'a rien à faire ici. Un peu comme si, parfois, l'envie de montrer toutes les richesses de la collection Chatillon, remarquable et exceptionnel ensemble sur les modes de vie aux Antilles du XVII^e au XIX^e siècle, conservée au Musée d'Aquitaine, l'avait emporté sur la nécessaire rigueur liée au sujet choisi. Mais, que de trouvailles et que de bonheurs à la lecture, au point que mieux vaut renoncer à en citer quelques exemples, pour laisser aux lecteurs et lectrices la joie de les découvrir par eux-mêmes !

Le texte est de bonne, voire parfois d'excellente valeur. En dehors de quelques points précis que je vais relever, l'ouvrage n'a que deux défauts importants. D'une part, l'appareil scientifique est inexistant, ce qui en soi est toujours regrettable, et ce qui l'est encore plus s'agissant d'un sujet très sensible. Croire qu'un vaste public s'intéressera davantage à ce livre parce qu'il n'a aucune note, fait partie des idées reçues actuelles dont la pertinence tend vers zéro, ce qui ne veut pas dire, bien évidemment qu'il s'agissait de nous donner l'équivalent d'une thèse ! Or le but étant « de contribuer à diffuser l'état des connaissances sur cette question », il aurait fallu assurer un service scientifique minimum. D'autre part, un choix a été fait qu'il est difficile de justifier : pourquoi

seulement Saint-Domingue ? Serait-ce à dire, par exemple, que La Martinique et la Guadeloupe ont peu compté pour Bordeaux ? Avec d'ailleurs comme effet pervers inévitable que Jacques de Cauna a traité son sujet en lui-même, même s'il a synthétisé de belle manière son très bon livre sur *L'Eldorado des Aquitains*⁵, son texte prenant encore plus de relief grâce à l'illustration qui l'accompagne.

Les points précis à revoir sont tout d'abord la mise en perspective, p. 33, du commerce de Bordeaux : à la fin du règne de Louis XIV, contrairement à ce qui est écrit, les trafics de Marseille et de Nantes sont tout aussi actifs, et celui de ce dernier port est alors plus important pour la traite et pour les Antilles. Un peu plus loin, p. 41, le passage sur les engagés est à revoir, d'autant plus que les départs des « passagers » sont ignorés. Une même rapidité d'écriture amène à faire croire que les Irlandais et les Hanséates ne sont venus qu'au XVIII^e siècle, et il est étonnant de voir oubliés les Britanniques ; quant aux liens avec le commerce traditionnel des vins, qui expliquent cet afflux de négociants étrangers, ils sont passés sous silence (p. 43). D'une manière générale, les passages d'histoire économique font un peu grincer des dents, par exemple lorsqu'est surestimée la perte du Canada (p. 69), alors que les lendemains de la guerre de Sept Ans sont marqués par un boom du commerce bordelais. La question de la nourriture est peut-être « la grande honte en général du système colonial » (p. 143) mais ce jugement essentiellement moral aurait dû être accompagné de cette autre remarque que c'est avant tout une des grandes faiblesses structurelles du système des plantations antillais et qu'en réalité ne pas nourrir suffisamment la main-d'œuvre des plantations était affaiblir de manière très risquée les exploitations : les propriétaires et gérants le savaient parfaitement ; l'analyse ne doit donc pas rester en surface.

346

Comme je souhaite un réel succès à cet ouvrage et donc une réédition rapide, ces quelques points pourront facilement être corrigés ainsi que d'autres, beaucoup plus mineurs. Mais je ne voudrais pas terminer cette recension sans ajouter qu'il y a là d'excellents passages (par exemple sur les cauris, p. 89 ; sur la prise en compte des traites orientales, p. 85 ; sur le voyage en droiture du *Comte de Vergennes*, p. 61 ; sur la lutte pour l'abolition et sur l'abolition elle-même ; sur la plantation Nolivos, p. 129-137, et sur les destins aquitains) et de remarquables trouvailles comme les portraits des Baour (p. 40-41), des Barbé de la Barthe (p. 46-47), celui exceptionnel d'André Daniel Laffon de Ladebat, qu'accompagne une belle notice (p. 156-157), ou encore les objets – documents concernant la traite et l'esclavage (une extraordinaire amulette du Bénin, p. 90-91 ; des fers d'esclaves...).

Certes, cet ouvrage ne dispensera pas d'en utiliser d'autres pour approfondir ces questions si sensibles ; il n'en reste pas moins que c'est une très belle réalisation et qu'il sera à coup sûr très apprécié.

Jean-Pierre Poussou

5 *L'Eldorado des Aquitains, Gascons, Basques et Béarnais aux Îles d'Amérique (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Biarritz, Atlantica, 1998.

François Moureau (dir.), *Captifs en Méditerranée (XVI^e-XVIII^e siècles). Histoires, récits, légendes*, Paris, PUPS, coll. « Imago Mundi », 2008, 270 p.

L'ensemble des textes réunis dans ce recueil ne relèvent pas, stricto sensu, de l'histoire maritime ; il n'empêche qu'ils traitent d'une question très présente dans les travaux consacrés à celle-ci : les captifs réduits en cet état par la course chrétienne ou barbaresque, l'une et l'autre faisant régner une peur permanente en Méditerranée encore à l'âge classique. C'est pourquoi ils intéressent les historiens du maritime. Parmi les points essentiels abordés figurent le système de rançons (introduction de F. Moureau), les activités de rachat (cf. notamment Jean-Claude Laborie, à propos des trinitaires entre 1630 et 1650), l'exploitation des thèmes littéraires reposant sur ces captivités (cf. Christian Zona et Rachel Lauthelier-Mourier), les retombées dans la littérature de la crainte des pirates (Meriem-Faten Dhoub), mais aussi le rappel de l'importance à tous égards de ces captifs : Wolfgang Kaiser estime entre 1,2 et 1,5 millions le nombre de captifs européens et américains au Maghreb entre 1530 et 1780 (p. 103).

L'originalité de l'ouvrage vient de la place qu'il consacre aux captifs en terre chrétienne (4 contributions, allant de la page 37 à la page 91) et à l'esclavage à Malte du XVI^e au XVIII^e siècle, parmi lesquels des Noirs, qui furent même majoritaires avant 1530 (3 textes, de la page 137 à la page 188) ; au XVIII^e siècle, souligne Carmen Depasquale, ces esclaves mahométans avaient – on ne s'y serait pas attendu dans cette île si chrétienne ! – leur mosquée (p. 175). Autre originalité : le récit de captivité collective des marranes, de Lisbonne à la Grande Turquie, dans la *Consolação* de Samuel Usque, « texte le plus important de la littérature judéo-portugaise du XVI^e siècle » (Lilian Peltre de Almeida, p. 77-92). Notons encore que W. Kaiser nous montre que les procédures de rachat « exigent des éléments narratifs et induisent la production 'd'histoires véritables' dans lesquelles la fiction renforce la plausibilité des morceaux de vie relatés » (p. 103-104). Mais, bien entendu, c'est davantage à l'exploitation littéraire du thème de la captivité et de celui des pirates, qu'est consacré un groupe de 5 contributions intéressant l'Italie, l'Espagne et la France (p. 189-251).

Bien des ouvertures sont ainsi apportées, mais aussi des regards neufs : il est clair, par exemple, que « le sort des captifs en terre barbaresque ou marocaine... n'était pas aussi inhumain qu'on l'imagine » (F. Moureau, p. 253), Frans Ciappara rappelant pour sa part que « les esclaves chrétiens pouvaient exercer librement leur culte » (p. 26). Nabil Mouline al-Andalusi nous retrace même l'activité d'un ambassadeur rédemptoriste au service du sultan du Maroc, en Espagne, à Malte et à Naples ; il y eut en effet des missions de libération des captifs musulmans dès la fin du XVI^e siècle (p. 47-58).

Au total, un ouvrage d'un réel intérêt, avec de nombreux passages neufs et séduisants.

Jean-Pierre Poussou

Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Escales bonifaciennes. Dixièmes Journées universitaires d'histoire maritime de Bonifacio, février 2008*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2009, 237 p.

Comme à l'accoutumée, les actes de ces dixièmes Journées universitaires d'histoire maritime intéressent notre revue. On y trouve, tout d'abord, une étude de Philippe Colombani : « Le siège de Bonifacio par le roi d'Aragon en 1420 » (p. 12-28) : quatre ans après son arrivée sur le trône, le jeune et fougueux roi d'Aragon, Alphonse V, qui veut refaire du royaume d'Aragon « la principale puissance de Méditerranée occidentale », soumet en août la Sardaigne puis entreprend de conquérir la Corse. Après avoir soumis les principales places de l'île, dont Bastia et Calvi, il met à la mi-décembre le siège devant Bonifacio qui reste la dernière place génoise dans l'île. Mais il n'arrive pas à réduire la ville, et subit l'attaque d'une flotte génoise qui parvient à la ravitailler. Il lui faut donc lever le siège le 7 janvier 1421. De bons passages montrent comment une flotte peut, à cette époque, assiéger une place forte portuaire ; les conditions du combat naval sont également bien montrées. On aura donc profit à lire ce texte alors que celui de Lucien Bély – « La Corse et Bonifacio vus par les diplomates français au XVIII^e siècle » (p. 77-85) est bien trop rapide pour rendre de réels services.

Notons encore l'intéressante contribution de Jean Lucien Rachelli sur « Bonifacio et le naufrage de La Sémillante » (15 février 1855) (p. 87-94), qui constitue « la plus grande catastrophe maritime survenue en Méditerranée », la frégate faisant ainsi partie de tous ces navires qui éprouvèrent combien « le détroit de Bonifacio est un passage particulièrement dangereux pour les navires.

Jean- Pierre Poussou

Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La Corse, Venise et la Méditerranée. Onzièmes journées universitaires d'histoire maritime de Bonifacio, février 2009*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2010, 207 p.

Plusieurs contributions de ce volume intéressent directement l'histoire maritime, comme le laisse déjà prévoir son titre. C'est ainsi que Guido Candiani nous explique la profonde transformation de la Marine vénitienne au cours du XVII^e siècle : « De la rame à la voile : l'évolution de la marine vénitienne au cours du XVII^e siècle » (p. 35-43). Alors qu'au début du siècle – jusqu'en 1617 – les unités à rame sont quasiment les seules, ensuite on assiste au développement progressif des navires à voile qui prédominent à partir de la fin du XVII^e siècle. Le texte est clair et précis, quoiqu'un peu trop bref. Il rappelle bien le recours des Vénitiens à la location de navires hollandais et anglais, mais il manque d'éléments de comparaison, et il est dommage que n'ait pas été évoquée la révolution navale du XVII^e siècle, dont il est question dans le présent numéro.

S'agissant toujours de Venise, l'excellente contribution d'Anne Brogini explique pourquoi les relations avec l'Ordre de Malte au début de l'époque Moderne sont

dès l'origine devenues ambiguës alors même que l'une et l'autre avaient besoin d'un partenariat, Venise assurant le ravitaillement de l'île, l'Ordre étant la seule puissance européenne à « voguer au secours de Candie et de la Sérénissime ». Mais les navires musulmans pratiquant le commerce avec Venise sont des prises si intéressantes que les chevaliers ne résistent pas à la possibilité de s'emparer, ce qui tend à plusieurs reprises – notamment en 1588 – les relations, menant celles-ci au bord de la rupture. À partir de la seconde moitié du XVII^e siècle, les rapports avec Venise diminuent d'importance, Français, Anglais et Hollandais étant de plus en plus présents dans la mer intérieure. Il n'en est que plus intéressant d'apprendre que les funérailles du « dernier grand amiral de Venise », Angelo Emo (1731-1792), furent célébrées à Malte, le 19 avril 1792. Dans un texte remarquable (p. 115-129), Alain Blondy nous retrace l'événement, nous rappelle la carrière de Emo et son rôle en 1784-1786 pour châtier la Régence de Tunis dont les corsaires avaient dépassé les bornes. Il nous présente aussi la carrière et nous dépeint la figure du « héros de Bizerte », en qui il voit « l'image même du héros aristocratique ». Étant donné la date et le contexte, il conclut que « les funérailles de Emo furent les funérailles du vieux monde ».

D'autres textes, qui ne relèvent pas réellement de l'histoire maritime, analysent les rapports entre Venise et la Corse, parce que des Corses, tels les Giappiconi (p. 47-76) se sont mis au service de la Sérénissime, ce que montre également Michel Vergé-Franceschi (« Corte et Venise aux XVII^e et XVIII^e siècles », p. 131-161).

Jean-Pierre Poussou

André Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil : la ville, les galères, l'arsenal*, Marseille, Editions Jeanne Laffitte, 2007, in-4°, 304 p.

Cet ouvrage est une très grande réussite, par la qualité du texte, la pertinence des analyses et l'excellence des illustrations. Ce qu'a voulu montrer André Zysberg, c'est que le règne de Louis XIV a été l'époque où Marseille est devenue à la fois une ville « moderne », un grand port de guerre, et un grand carrefour méditerranéen.

Le changement urbain commence clairement ici dans la seconde moitié du XVII^e siècle, moment où cette « antique cité sans antiquités », la plus ancienne de France, change d'une manière semblable à celle de Bordeaux au siècle suivant ; des quartiers nouveaux, au maillage plus large, avec encore des espaces verts, viennent s'ajouter à la « vieille ville, très resserrée entre le port et les collines... », aux rues « étroites, très peu unies, mal pavées, fort sales... ». Les visiteurs la « trouvent laide et dégoûtante ». Mais on peut y acquérir, aux dires de Thomas Platter, de forts beaux objets : de la nacre, des coquillages, du corail... (p. 33). Ce sont les liens entre ce changement urbain et l'activité portuaire croissante qui sont la trame du livre.

Grand spécialiste d'histoire maritime, André Zysberg nous montre comment fonctionne « le système portuaire et maritime » (p. 222-249) qui accompagne le

passage « de l'emporium méditerranéen au port mondial » (p. 184-221) que réussit alors Marseille. Ce sont là des pages très précieuses, qui rendront les plus grands services, mais sans doute faut-il à cet égard privilégier l'analyse du système portuaire et maritime : elle manque pour la plupart des ports et l'on a donc ici un exemple très important. Ceci étant, Marseille n'est pas un port ordinaire : son arsenal qui est aussi « la cité des galères », lui donne une place à part puisque c'est à la fois un grand port de commerce et un grand port de guerre, ce que l'on oublie trop souvent. On sait que ces mêmes galères et leurs galériens ont été l'objet des recherches de doctorat de l'auteur : d'où l'importance des pages qu'il leur consacre (138-183) et le choix parfait des illustrations qui les accompagnent et les éclairent, tels cette magnifique « préparation de la soupe de la chiourme », œuvre de Cornélius de Wael, p. 126, ce remarquable plan en perspective de la place que les 32 galères du Roy occupent dans le port, où l'on voit les infrastructures de l'arsenal marseillais (p. 141), ces plans de l'arsenal en 1670 et 1700, œuvres de M. Daeffler et d'A. Zysberg lui-même qui viennent encore éclairer le lecteur.

350

André Zysberg prouve qu'il est aussi un excellent historien des villes (cf. « La découverte de Marseille au XVII^e siècle », p. 8-41, et « La mutation urbaine », p. 66-101), et de la vie quotidienne à cette époque (p. 250-293). L'ensemble est passionnant et constitue un des meilleurs livres actuellement existant dans le domaine de l'histoire portuaire et de l'histoire urbaine.

Jean-Pierre Poussou

Yannis Suire, *Le Littoral vendéen vers 1700. Cartes et Mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi : la carte et les marais du Bas-Poitou vers 1700*, La Roche-sur-Yon, Éditions du Centre vendéen de recherches historiques, 2011, in-4°, 366 p.

Ce très bel ouvrage s'appuie sur les reproductions des cartes réalisées au tout début du XVIII^e siècle par un ingénieur cartographe du roi, Claude Masse (1651-1737). L'espace étudié se limite ici à la côte vendéenne, de la baie de Bourgneuf et de Noirmoutier, au nord, à la partie amont du Marais Poitevin, au sud ; il se restreint en général à une bande littorale d'une quinzaine de kilomètres de large, sauf les extensions vers l'intérieur dans les marais maritimes jusqu'à Niort, et une incursion jusqu'au magnifique château de Palluau, propriété du comte de Pontchartrain, ancien ministre de la Marine et chancelier du roi. C'est que Claude Masse est avant tout un ingénieur militaire, dont la cartographie est destinée à mieux connaître les forces et les faiblesses des défenses du littoral atlantique de la France. Il a travaillé, bien sûr, largement au-delà des horizons vendéens de l'ouvrage, en Aunis, en Saintonge et en Guyenne, puis, à la fin de sa carrière, sur les frontières stratégiques du Nord.

Cependant, les champs d'observation de Masse débordent considérablement la seule perspective militaire. Il nous livre, à travers les mémoires qui accompagnent les cartes, une foule de remarques sur les populations et sociétés littorales, et sur l'économie de

cet ensemble, en se limitant naturellement à « ce qui peut se dire et que tout le monde peut savoir, sans que cela puisse porter aucun préjudice aux affaires du roi ». L'intérêt de ses observations vient de ce qu'il est un homme de terrain qui a véritablement arpenté les régions qu'il a cartographiées – sauf peut-être l'île d'Yeu –. Cela n'a pas toujours été facile, car le passage de sa petite équipe – il était accompagné de 5 assistants et valets – suscitait une certaine méfiance, comme il l'a noté lui-même : « sans l'ordre du gouverneur, je serais arrêté et inquiet à tout bout de champ, et ne pourrais avoir nul ouvrier, parce que les peuples croient toujours, quand ils voient lever des cartes, que c'est pour leur faire du mal ». Or ces populations n'étaient pas toujours d'un abord facile. Il nous décrit, par exemple, les Maraîchins du pays de Monts comme « féroces, insolents et peut-être les plus méchants de ces contrées » qui comptent pourtant aussi quelques redoutables naufrageurs. Claude Masse sait donc observer bien au-delà de ses remarquables compétences sur le plan cartographique.

Il est d'abord cela : un grand cartographe, qui a participé à cette rénovation de la cartographie, stimulée par Colbert et Vauban, qui a relégué dans l'ombre, à partir des années 1670-1680, les médiocres cartographies des décennies précédentes. Les travaux cartographiques de Claude Masse sont très « modernes », tant dans la conception que dans l'exécution. Ce sont des représentations en plan, avec le nord en haut, un découpage en carrés de l'espace cartographié, et le choix d'une échelle d'à peu près 1/28 000^e. C'est la première fois qu'une échelle aussi grande est utilisée sur un espace aussi vaste : la façade atlantique de la France, ce qui permet un haut niveau de détail et de précision, renforcé par l'utilisation d'un code de signes et de couleurs pour restituer les paysages. De plus, de petits cartons situés dans les marges présentent à très grande échelle les plans des villes et des lieux remarquables. L'adjonction de mémoires explicatifs aux différentes cartes n'est certes pas nouvelle – on le faisait dès le xvi^e siècle, et même avant –, mais leur intérêt vient ici des descriptions très concrètes qu'ils présentent, une fois débarrassés des considérations de pure ingénierie militaire et des références historiques convenues, travail qui a d'ailleurs été fait dans le présent ouvrage. La description précise des ports – le plus important étant Les Sables-d'Olonne, premier port français d'armement à la pêche de la morue « verte » –, celle aussi des itinéraires souvent difficiles qui les réunissent par voie de terre, sont tout à fait intéressantes.

Les qualités des travaux de Masse ne sont que le reflet de sa riche carrière, qui s'est construite « sur le tas », sans formation théorique initiale, et au contact direct de la réalité. Fils d'un marchand savoyard, Claude Masse a été embauché dès l'âge de 14 ans comme dessinateur auprès de François Ferry, directeur des fortifications de Champagne et Picardie, qu'il suivit lors de sa nomination en 1679 à la direction de ces mêmes fortifications pour l'Aunis, la Saintonge et la Guyenne. Remarqué dès 1677 par Louis XIV lui-même, il se vit confier en 1688 la cartographie des côtes atlantiques – le « Ponant » –, et devint en 1702 « ingénieur ordinaire du roi ». Il s'enracina alors dans l'Ouest, épousant une Rochelaise, dont il eut deux fils qui devinrent ingénieurs,

comme leur père. C'est alors qu'il réalisa, entre 1700 et 1723, cette formidable série de cartes, dont la partie vendéenne est l'objet de cet ouvrage. Il n'en partit qu'en 1724, pour construire la « carte générale des fortifications du Nord », une entreprise de la plus haute importance stratégique. L'avoir choisi pour cette réalisation confirme l'estime dans laquelle il était tenu.

Par chance, l'essentiel des travaux de Claude Masse a été conservé au SHD (Service historique de la Défense, Direction de l'armée de Terre, Bibliothèque du Génie), et accessoirement dans d'autres dépôts, allant des Archives départementales de la Vendée à la Médiathèque de La Rochelle. C'est ce qui a permis à Yannis Suire, conservateur du Patrimoine, de nous livrer ce remarquable ouvrage, enrichi de notes, de commentaires, mais aussi de photographies de certains sites et monuments, tels qu'ils sont conservés aujourd'hui. Il nous montre à travers l'exemple vendéen que la volonté de donner aux frontières de la France une cohérence défensive s'étendait pleinement aux régions littorales, étroitement associées ainsi à la primauté maritime du royaume.