

numéro

14

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Marine, État  
et Politique*

Éditorial – 979-10-231-1821-6

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

**Revue  
d'histoire  
maritime**

**14**

**Marine, État et Politique**

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

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

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

TIRÉS À PART EN PDF :

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

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

## **SUP**

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

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

[sup.sorbonne-universite.fr](http://sup.sorbonne-universite.fr)

# SOMMAIRE

Éditorial.....	5
----------------	---

## Première partie

### Les marins français et la politique au XX<sup>e</sup> siècle

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

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

## **Seconde partie**

### **La révolution militaire navale au xvii<sup>e</sup> siècle**

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

## **Varia**

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

## **Chronique**

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



## ÉDITORIAL

Au départ, le présent numéro ne comportait qu'un thème : les marins français et la politique au xx<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle, essentiellement à partir de ses propres travaux. Encore faut-il définir ce que fut sur le plan naval « la révolution militaire du XVII<sup>e</sup> 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

