

numéro

14

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Marine, État  
et Politique*

Lockroy – 979-10-231-1824-7

# 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>

PREMIÈRE PARTIE

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





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 Royale<sup>1</sup>, le révèle aussi comme un politologue, un sociologue et un ethnologue averti.*

*Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte et Jean de Préneuf*

<sup>1</sup> 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.