

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

PDF complet – 979-10-231-1845-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 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**

16

La puissance navale

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

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

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5
- II Martin – 979-10-231-1861-2
- II Sadania – 979-10-231-1862-9
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

LA PUISSANCE NAVALE

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

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

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

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

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

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

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

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

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

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

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

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

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

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

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

VARIA

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

CHRONIQUE

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

ÉDITORIAL

Sans qu'il y ait eu une quelconque volonté d'alternance, les derniers numéros de notre revue l'ont pourtant mise en œuvre puisqu'à celui consacré à « La place de la Méditerranée dans les circulations atlantiques » (n° 13) a succédé un volume intitulé « Marine, État et Politique » (n° 14), suivi lui-même par « Pêches et pêcheries en Europe occidentale » (n° 15). Or voici que le thème central du présent numéro, le seizième de notre revue, est un retour à l'analyse de la puissance navale.

Il a été préparé par Patrick Louvier, de l'université de Montpellier, que nous remercions vivement à cet égard. Il est marqué par ailleurs par la disparition du très grand historien de l'histoire navale en général, et plus spécialement de la pensée et des stratégies navales, que fut Hervé Coutau-Bégarie, dont je retrace dans ce numéro l'œuvre considérable, Hervé Coutau-Bégarie auquel Patrick Louvier a très justement dédié le cahier dévolu à l'exploration du thème choisi.

Notre regretté collègue et ami aurait sans aucun doute été fort satisfait de la conception retenue pour celui-ci puisqu'en effet l'étude proposée du thème de la puissance navale est abordée à partir de très larges perspectives, qu'elles soient historiques ou géographiques, et en faisant leur place aux théories navales. Nous avons en quelque sorte une structure quadripartite puisqu'à la présentation du cahier par Patrick Louvier succèdent trois groupes de communications.

L'originalité du texte vigoureux de Patrick Louvier est d'aborder dans une même vision « puissance et impuissance navales », perspective trop oubliée le plus souvent. Il nous montre également que si l'étude de la puissance – ou de l'impuissance – navale correspond souvent à l'analyse des forces maritimes d'un État, elle débouche aussi sur une théorisation qui, elle-même, n'a cessé de s'appuyer sur une réflexion historique. Le changement profond intervenu depuis trois ou quatre décennies, c'est que désormais les universitaires se sont en quelque sorte emparés de ce champ d'analyse : il y a eu « une professionnalisation [universitaire] de l'histoire navale qui s'est accompagnée d'une relecture critique des fondements de la puissance et de l'impuissance maritimes et navales ».

Ce lien étroit avec l'histoire ayant été établi, trois textes l'explorent d'une manière devenue traditionnelle depuis Mahan ou Jurien de la Gravière puisqu'aux théories de Gobineau et Vacher de Lapouge (A. Béjin), s'ajoute une analyse des pensées maritimes et navales de Lapeyrouse-Bonfils (M. Motte) et d'Auphan (J.-B. Bruneau). C'est au contraire un autre regard qui se déploie

dans la seconde partie du cahier : il ne s'agit plus d'analyser en soi ou de manière théorique les capacités navales, mais de les insérer dans le jeu des autres puissances maritimes ou navales, ce que Patrick Louvier a intitulé : « le regard des autres ». Que représentait réellement la puissance navale de l'ordre de Malte (A. Blondy) ? Comment les Français essayèrent-ils de faire face à la *Cherbourg Strategy* (P. Louvier) ? Comment la France a-t-elle réussi à mettre en place sa force de dissuasion pour laquelle le sous-marin atomique fut le vecteur fondamental (P. Boureille) ?

On aurait pu reprocher à cet ensemble d'être essentiellement européen. C'est tout l'intérêt de la troisième partie de se tourner vers l'Asie, à travers les politiques et stratégies navales de l'Inde (M. Kouar), de la Chine (P. Calanca) et du Vietnam (P. Journoud). Dans les trois cas d'ailleurs un rapprochement s'impose avec les questions soulevées par la *Cherbourg Strategy* puisque la maîtrise de la sécurité des côtes et leur défense sont au premier plan.

6 La réunion du GIS d'histoire maritime à Caen, en juin 2012, nous a convaincus d'ajouter à ce numéro un deuxième cahier qui constitue une démarche tout à fait neuve. De jeunes doctorants étaient en effet venus faire le point sur les recherches qu'ils étaient en train de mener ou qu'ils venaient d'achever. Ce fut passionnant, et il nous est apparu qu'il serait absurde de ne pas en faire profiter nos lecteurs. Il s'agit certes d'une « jeune histoire maritime », encore en chantier, mais leurs textes montrent les centres d'intérêt actuels des jeunes chercheurs et des universitaires qui les dirigent, nous indiquent quels seront les points de renouvellement de notre histoire maritime dans les années à venir, et nous apportent aussi, en une sorte d'avant-première, un ensemble de trouvailles inédites qui devraient retenir l'attention de nos lecteurs. Leur diversité empêche d'en faire une présentation synthétique, mais elle est en elle-même source de richesse en soulignant l'apparition d'angles nouveaux d'approche de l'histoire maritime. Il est certain, par exemple, que l'histoire de la première raffinerie nantaise ou celle des armements à la pêche industrielle rochelais de la fin du XIX^e siècle, ouvrent des voies insuffisamment explorées jusqu'ici, sans oublier que la biographie consacrée à Félix Amiot fait ressurgir les célèbres vedettes de Cherbourg !

L'importance de ces deux cahiers nous a amenés à réduire la place des varia pour lesquels a été retenu seulement le texte d'un des jeunes chercheurs dont les positions de thèse viennent d'être citées, Sébastien Martin, qui a abordé de manière tout à fait originale l'histoire de Rochefort, en la considérant sous l'angle de cet exotisme colonial qui en a marqué la vie et les activités au XVIII^e siècle.

Le numéro s'achève avec la notice nécrologique d'Hervé Coutau-Bégarie et enfin un ensemble varié de comptes rendus.

Jean-Pierre Poussou

La puissance navale

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

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

Patrick Louvier

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

conflits mondiaux d'une histoire officielle, se dotent dans l'entre-deux-guerres de services spécialisés dont l'influence peut être forte, comme en témoigne le quasi-monopole du Service historique de la Marine et de ses anciens membres – tel Hervé Pierre Cras alias Jacques Mordal – sur l'histoire navale contemporaine jusqu'aux dernières décennies du ^{xx}^e siècle⁷. Il y a enfin, entre les premiers historiens navals et les marins-historiens, souvent unis par de solides liens d'amitié comme le furent Corbett et Richmond, des vues communes sur le sens de l'histoire, l'institution navale et l'inégale valeur des civilisations pour isoler l'histoire navale des autres discours savants sur la puissance maritime. Dans la galerie des grands marins anglais que dresse sir John Knox Laughton dans *British Sailor Heroes*, la cruauté de l'Inquisition espagnole, l'exaltation du civisme de Robert Blake, le sens du devoir des grands marins anglais du ^{xviii}^e siècle⁸ font écho aux ethnotypes – bien ordinaires par ailleurs – qui forment le fond du premier chapitre de l'*opus magnum* mahanien⁹ et de bien des ouvrages contemporains d'histoire navale¹⁰. Dans son étude de la marine élisabéthaine, Sir Julian S. Corbett oppose un commandement espagnol, trop militaire d'esprit et pas assez marin, aux forces navales insulaires, moins bien organisées, mais auxquelles Drake et ses pairs insufflent un esprit de corps tout à la fois marin, combattant, élitiste et ouvert¹¹. Comment ici ne pas songer encore à la thèse mahanienne d'une maîtrise des mers naturellement anglo-saxonne tant cette « race » associe la persévérance et l'esprit d'aventure, l'amour de la patrie et le goût du risque ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16

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

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

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

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

*Neptune face à Clio :
la puissance navale au regard de l'histoire*

POSITION GÉOGRAPHIQUE, RACE ET PUISSANCE MARITIME CHEZ GOBINEAU ET VACHER DE LAPOUGE : UNE INTERPRÉTATION RACIALE DE LA PUISSANCE MARITIME¹ ?

André Béjin

Directeur de recherches honoraire au CNRS

Certains pays sont-ils des puissances maritimes ou des puissances continentales « par nature », c'est-à-dire du fait de leurs caractéristiques géographiques, en particulier de leur position, du rapport entre la longueur de leurs côtes et leur superficie... ?

Si, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, Mahan et Ratzel, entre autres, ont souscrit à ce type de déterminisme, d'autres auteurs non moins influents se sont employés à démontrer la prépondérance du « facteur race ». En France, les deux plus importants tenants de la doctrine raciale au cours de cette période furent Gobineau et Vacher de Lapouge.

Je me propose d'examiner ici succinctement leurs conceptions des relations entre position géographique, race et puissance maritime. Je présenterai d'abord leurs interprétations du cas phénicien. Puis je montrerai, à propos du Japon, que la recherche géostratégique actuelle rejoint, par des voies généralement très différentes, certaines des conclusions de Vacher de Lapouge.

GOBINEAU ET L'EXEMPLE PHÉNICIEN

Dans le tome premier, publié en 1853, de *l'Essai sur l'inégalité des races humaines*², après avoir montré que les « grands avantages départis à la Chine, à

¹ Dans une courte et pénétrante étude, publiée en 1995 dans l'ouvrage collectif dirigé par le regretté Hervé Coutau-Bégarie, *L'Évolution de la pensée navale V.-La pensée géopolitique navale* (Paris, Economica/Institut de stratégie comparée, 1995, p. 245-249), André Béjin envisagea la question de la vocation maritime des nations à la lumière de ses travaux sur Vacher de Lapouge et Gobineau. Ce texte contribua tant à la genèse de ce dossier que nous lui demandâmes une plus ample version mais, trop pris par ailleurs, il ne put la réaliser. Il a néanmoins bien voulu nous autoriser à reproduire ce texte de 1995, avec quelques modifications mineures. Nous l'en remercions vivement ; notre reconnaissance va également à l'éditeur de l'ouvrage qui a bien voulu permettre la reprise de ce texte (P. Louvier).

² Cité dans l'édition procurée par Jean Boissel : Gobineau, *Œuvres*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1983, vol. 1 (abréviation, *Essai*).

l'Inde et à l'Assyrie supposent donc, chez les peuples qui en ont tiré bon parti, une véritable vocation intellectuelle, et même une civilisation antérieure au jour où l'exploitation de ces avantages put commencer », Gobineau se tourne vers le cas phénicien³ :

20

Lorsque les Phéniciens, dans leur migration, vinrent de Tylos, ou de quelque autre endroit du sud-est que l'on voudra, que trouvèrent-ils dans le canton de Syrie où ils se fixèrent ? Une côte aride, rocailleuse, serrée étroitement entre la mer et des chaînes de rochers qui semblaient devoir rester à tout jamais stériles. Un territoire si misérable contraignait la nation à ne jamais s'étendre, car, de tous côtés, elle se trouvait enserrée dans une ceinture de montagnes. Et cependant ce lieu, qui devait être une prison, devint, grâce au génie industriel du peuple qui l'habita, un nid de temples et de palais. Les Phéniciens, condamnés pour toujours à n'être que de grossiers ichthyophages, ou tout au plus de misérables pirates, furent pirates à la vérité, mais grandement, et, de plus, marchands hardis et habiles, spéculateurs audacieux et heureux. Bon ! dira quelque contradicteur, nécessité est mère d'invention ; si les fondateurs de Tyr et de Sidon avaient habité les plaines de Damas, contents des produits de l'agriculture, ils n'auraient peut-être jamais été un peuple illustre ? La misère les a aiguillonnés, la misère a éveillé leur génie. Et pourquoi donc n'éveille-t-elle pas celui de tant de tribus africaines, américaines, océaniennes, placées dans des circonstances analogues⁴ ?

On peut remarquer, en passant, que Gobineau saisit très bien les apories des explications par la position géographique : le choix stratégique, l'essor culturel sont supposés résulter soit d'une position favorable et des avantages qu'elle procure, soit, au contraire, d'une position défavorable et des efforts d'innovation qu'elle suscite. Connaissant le résultat, l'analyste trouve facilement l'explication ad hoc : exploitation d'une rente de situation ou « défi-et-réponse » à la Toynbée.

LE CAS PHÉNICIEN RECONSIDÉRÉ PAR VACHER DE LAPOUGE

L'anthroposociologue Georges Vacher de Lapouge (1854-1936) récuse également l'explication par la position géographique⁵. Dans son principal

³ *Ibid.*, p. 193.

⁴ *Ibid.*, p. 193-194.

⁵ Pour une présentation de l'œuvre de Vacher de Lapouge et pour une analyse de sa théorie des sélections sociales, je me permets de renvoyer à deux de mes articles : « Le sang, le sens et le travail : Georges Vacher de Lapouge, darwiniste social, fondateur de l'anthroposociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. LXXIII, 1982, p. 323-343 ; « Médiocratie et sélections sociales : la décadence selon Vacher de Lapouge », dans *Mesurer et comprendre : Mélanges en hommage à Jacques Dupâquier*, Paris, PUF, 1993, p. 23-31.

ouvrage, *Les Sélections sociales*, paru en 1896, il consacre un long paragraphe à démontrer « la prépondérance de la race sur la position géographique »⁶. Il y commence par évoquer le cas phénicien.

Les historiens ne manquent jamais d'expliquer par la position géographique la puissance des Phéniciens, celle des Portugais et des Hollandais, celle des Anglais etc. Assurément, les peuples commerçants ont été admirablement servis par la mer, mais que de peuples tout aussi bien placés n'ont jamais pu s'élever à de tels rôles ? La Phénicie, plaquée le long de montagnes arides, ne pouvait être prospère que par le commerce. Elle est devenue une puissance maritime incomparable. Le long de l'Arabie, il y aurait eu place pour une semblable puissance qui eut fait le commerce entre la Chaldée, l'Inde et l'Égypte. Elle n'a pas existé, faute d'une race pourvue du génie nécessaire. Pour être plus exact, rappelons que les Phéniciens ont débuté sur les bords du Golfe Persique, et qu'ils étaient en voie de devenir ces courtiers de l'océan Indien quand ils furent chassés et obligés de se réfugier sur la côte de Syrie. Ainsi la position n'a pas suffi à faire naître une autre puissance maritime dans la région arabique, et les Phéniciens ont créé deux puissances de ce genre dans leurs patries successives. Comme la première, la seconde était si peu nécessaire par nature qu'elle a cessé quand se fut appauvrie la race phénicienne. Le rôle échut à Carthage, où s'était réfugiée l'aristocratie tyrienne chassée par la révolte du peuple. Le génie phénicien, sur le Golfe Persique, en Syrie, en Afrique, a créé trois civilisations identiques d'une durée totale de trois mille ans au moins, et l'extermination de la race par les Romains a seule pu mettre un terme à son œuvre⁷.

Vacher de Lapouge illustre ainsi, par le cas phénicien, une de ses thèses centrales. Un peuple, même s'il est contraint de changer de position géographique, peut sauvegarder sa vocation et sa place si sa composition raciale ne se détériore pas, si n'y diminue pas la proportion de ceux que Lapouge désigne comme les « eugéniques » ou « sujets héréditairement doués ». Par contre un peuple qui, tout en conservant son territoire, voit se raréfier ses eugéniques est voué à abandonner ses ambitions géopolitiques, à décliner. C'est, selon Lapouge, ce qui s'est produit pour les Portugais.

Leur rôle a été très brillant et très court. La position géographique explique son commencement, mais elle était la même à la fin. Les événements historiques n'expliquent pas d'une manière nécessaire ce déclin subit et complet. Le motif véritable de cette décadence, c'est qu'un si petit État ne pouvait indéfiniment

6 Georges Vacher de Lapouge, *Les Sélections sociales*, Paris, Albert Fontemoing, 1896, p. 70.

7 *Ibid.*

dépenser l'élite de sa race sans l'épuiser, et que l'introduction des esclaves nègres avait altéré le sang de toutes les classes. C'est l'oligandrie qui a fait la fin du Portugal comme autrefois celle de la Phénicie, et plus tard celle de la Hollande : j'entends l'épuisement des eugéniques, car dans toutes les destinées d'un peuple les masses ne comptent guère⁸.

LE JAPON, ANGLETERRE DE L'EXTRÊME-ORIENT ?

22 Les propositions de Vacher de Lapouge incitent à se méfier des « explications » strictement géographiques de la genèse de la puissance maritime. Un destin maritime n'est assuré à un pays ni par des caractéristiques géographiques a priori favorables, ni, à l'inverse, par la nécessité d'innover pour surmonter des contraintes a priori défavorables. Des conditions minimales semblent certes exigibles : on imagine difficilement une puissance maritime qui serait dépourvue d'accès à la mer. Mais ce qui est déterminant, aux yeux de Lapouge, pour un peuple ayant accédé au statut de puissance maritime et souhaitant s'y maintenir, c'est que l'élite eugénique qui en a forgé le « génie » particulier s'y reproduise suffisamment :

La position de l'Angleterre est vraiment merveilleuse. L'Angleterre est la station nécessaire entre l'ancien monde et le nouveau, la sentinelle avancée de l'Europe. Est-ce pour cela qu'elle est maîtresse de l'Inde et de l'Australie ? Il y a un pays, le Japon, dont la situation dans l'Extrême-Orient est identique et qui a autant de ports et davantage de côtes. Le Japon n'a pas, n'a jamais eu de colonies. De tout temps sa population trop dense a étouffé dans ses îles, sans chercher à se répandre au dehors ; si elle le fait aujourd'hui, c'est par pithécisme, et pour imiter en tout les Occidentaux. Les Japonais, bons commerçants, bons marins, n'ont jamais aspiré à l'empire des mers. Pourtant, quelle prodigieuse puissance coloniale et maritime ce peuple intelligent, belliqueux et civilisé aurait pu fonder si tel eût été le sens de son génie ! L'Angleterre n'avoisine que par des mers immenses. Au Japon confinent la Malaisie avec ses richesses, la Chine plus riche encore. Supposez l'Angleterre gouvernée par une race du même esprit que les Japonais, je ne crois pas qu'elle eût jamais joué le rôle auquel l'a appelée sa fortune. La face du monde moderne serait toute changée. Si la supposition semble excessive, mettez à la même place des Corses ou des Sardes. La Corse et la Sardaigne ont une position merveilleuse aussi. Elles ne sont rien, n'ont rien été, et l'Angleterre peuplée de Corses ou de Sardes n'aurait rien été non plus⁹.

⁸ *Ibid.*, p. 71.

⁹ *Ibid.*, p. 71-72.

La recherche actuelle explique tout autrement que Lapouge le fait que le Japon n'a jamais été une puissance maritime¹⁰. Mais il n'est pas inintéressant de noter que l'analyse culturaliste d'aujourd'hui aboutit, sur ce point, à des constatations proches de celles de l'analyse raciologique d'hier.

10 Hervé Coutau-Bégarie, *Géostratégie du Pacifique*, Paris, Economica, 1987, p. 314-318.

LA PUISSANCE MARITIME SELON LAPEYROUSE-BONFILS

Martin Motte

*Maître de conférences à l'université Paris-Sorbonne – Centre d'histoire du XIX^e siècle EA 3550
Centre de recherches des Écoles de Saint-Cyr Coëtquidan
Centre d'études supérieures de la Marine*

Avec Étienne Taillemite et Hervé Coutau-Bégarie, respectivement disparus en août 2011 et février 2012, le petit monde des maritimistes français a perdu deux de ses plus éminents représentants. Pour nous être plusieurs fois entretenus du comte de Lapeyrouse-Bonfils avec eux, nous ne doutons pas qu'ils l'auraient évoqué s'ils en avaient eu le loisir, l'un dans une troisième édition de son célèbre *Dictionnaire des marins français*, l'autre dans une huitième édition de son monumental *Traité de stratégie*. Le présent article, premier jalon d'un travail plus ample sur les historiens navals français du XIX^e siècle, ne prétend pas remplacer les analyses qu'ils n'ont pu livrer. Modeste hommage rendu à ces maîtres inoubliables, auxquels nous associons le contre-amiral Kessler, disparu en mai 2012, sa seule ambition est de faire redécouvrir un auteur qui le mérite amplement. Non certes que Lapeyrouse-Bonfils soit tout-à-fait oublié : les 1451 pages de son *Histoire de la Marine française*, parue en 1845, restent une mine assez courue des connaisseurs. Mais on se contente généralement d'y glaner des détails factuels. Or, le véritable intérêt de l'ouvrage est dans les éléments de réflexion sur la puissance maritime que l'auteur a égrenés au fil de son récit.

Comme toute histoire, l'histoire navale est lourde d'enjeux sociologiques et idéologiques¹. L'enquête de Lapeyrouse-Bonfils n'échappe évidemment pas à la règle. Pour mieux cerner cet aspect des choses, nous nous attacherons d'abord à la trajectoire de notre auteur, puis au contexte de la rédaction de son livre. Nous examinerons ensuite son interprétation de la puissance maritime en général et de l'histoire navale française en particulier avant d'aborder les questions politico-diplomatiques qu'il soulève. Enfin, nous envisagerons la place de Lapeyrouse-Bonfils dans la généalogie de la pensée navale.

1 Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 341-366 ; les actes du colloque *Les Marins français et la politique*, dirigé par Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte et Jean de Préneuf, ont été publiés dans la *Revue d'histoire maritime*, n° 14, 2011.

Vingt-six ans de Marine²

Léonce Léonard de Bonfils de la Bleyne (de Rochon de Lapeyrouse par sa mère) naquit le 10 mars 1808 à Vicq, dans le département de la Dordogne. De lointaine ascendance italienne, sa famille était établie depuis longtemps en Provence, en Périgord et en Bretagne ; elle avait donné plusieurs officiers à l'armée et à la marine³. Selon le généalogiste Alain Garric, Bonfils fut en partie élevé par Léopold II de Habsbourg-Lorraine, qui devait devenir grand-duc de Toscane de 1824 à 1859. Toutefois, A. Garric ne précise pas comment s'établit la connexion entre les deux hommes⁴.

26

De 1822 à 1825, Bonfils fut élève du Collège royal de la Marine sis à Angoulême, lequel recrutait de préférence des fils d'officiers ou de magistrats qui, « ayant servi le roi avec zèle et fidélité, auraient transmis les mêmes principes à leurs enfants »⁵. De fait, le royalisme de ces jeunes gens semble avoir été bien réel, puisqu'ils décidèrent en 1825 de consacrer une partie de leur solde à l'érection d'un monument commémorant les émigrés tués dans l'affaire de Quiberon⁶. Mais si l'établissement brillait par sa ferveur monarchique, la formation et la discipline y étaient notoirement lamentables. Bonfils n'y fit pas d'étincelles : « Présomptueux, raisonneur et paresseux », « Sans application quoiqu'intelligent », « Turbulent et ne travaillant pas », « N'offre aucune chance de succès », telles furent les appréciations qui émaillèrent son séjour angoumois⁷.

Toute la carrière embarquée de Bonfils se déroula en Méditerranée. Elle ne fut guère plus probante que sa scolarité. Son premier commandant le qualifia de « sujet extrêmement médiocre, paresseux », et qui n'avait « presque rien appris dans aucun genre ». Un autre de ses supérieurs le décrivit comme sympathique et discipliné, mais « faible sur la manœuvre, les observations et les calculs astronomiques, un peu lent à prendre un parti, assez porté aux petits détails ». Il ne tranchait que par ses « connaissances assez étendues en histoire et en

2 Nous remercions chaleureusement Patrick Boureille, chef du Bureau Marine du Service historique de la Défense, d'avoir facilité notre recherche sur cet aspect du sujet.

3 Article « Bonfils », dans le *Nobiliaire universel*, Paris, Institut héraldique, 1854, et dans M. Bachelin-Deflorenne (dir.), *État présent de la noblesse française*, 5^e éd., Paris, Librairie des Bibliophiles, 1886. Pour les arbres généalogiques, voir Alain Garric, *Essai de généalogie*, consultable sur le site <geneanet.org>, et les travaux de Jean Gallian, consultables sur <jean.gallian@free.fr>.

4 Alain Garric, *Essai de généalogie*, op. cit.

5 F. Pech de Cadet, *Histoire de l'École navale et des institutions qui l'ont précédée* (publiée sous anonymat), Paris, Maison Quantin, 1889, p. 163.

6 *Ibid.*, p. 175.

7 Service historique de la Défense, département Marine (ci-après SHD-M), Dossier Bonfils-Lablénie.

littérature »⁸. Bonfils passa quand même lieutenant de vaisseau en 1837, publia en 1842 un travail sur les signaux navals⁹, et reçut la Légion d'Honneur en 1844. À la même époque, il fut nommé chambellan honoraire par le grand-duc de Toscane¹⁰.

En 1845, le comte de Lapeyrouse-Bonfils, qui avait pour l'occasion relevé le nom de sa mère, publia l'*Histoire de la marine française*. Elle était dédiée au vice-amiral baron de Mackau, ministre de la Marine et des Colonies. L'ouvrage parlait de Louis XIV pour s'arrêter juste avant la Révolution. Une suite était annoncée, qui devait traiter de la Marine sous la République, l'Empire et la Restauration, en prévision de quoi Lapeyrouse-Bonfils, au début de 1846, sollicitait de Mackau le commandement d'un bâtiment plutôt sédentaire, le chébec *Le Chamois* : « Le service particulier que fait ce navire, le port dont il relève [Toulon] me donneraient toutes les facilités possibles pour continuer plus commodément mon étude sur l'histoire de la marine française », écrivait-il¹¹. Il obtint satisfaction et, au passage, épousa la vicomtesse Ducouëdic de Kergoualer, veuve d'un petit-fils du grand Ducouëdic, dont la glorieuse victoire de 1779 sur une frégate anglaise est restée dans les annales de la Marine. En juin 1846, Lapeyrouse-Bonfils revint à la charge auprès de Mackau, briguant cette fois-ci le grade de capitaine de corvette. Mais son dossier ne plaidait pas pour lui : ses supérieurs continuaient de le juger « peu remarquable comme officier de marine », et qui pis est « sans grand goût pour son métier »¹². N'ayant pas obtenu de promotion, il quitta la Marine en décembre 1848.

Dix ans de Préfectorale

Deux mois après sa démission, l'ancien lieutenant de vaisseau entra au service de Louis-Napoléon Bonaparte en qualité de préfet de l'Ain. Cette reconversion semble trop rapide pour n'avoir pas été anticipée. Or, l'épouse de Lapeyrouse-Bonfils, née Napoléone de Montholon-Sémonville, était la fille du général de Montholon et la filleule de Napoléon I^{er}. Elle avait vu le jour à Sainte-Hélène où, comme on sait, ses parents avaient accompagné l'Empereur déchu ; Mme de Montholon-Sémonville en fut même la maîtresse avec l'aval de son mari, au point qu'une autre de ses filles pourrait bien avoir eu le grand homme pour géniteur. Bien plus tard, Montholon prit part au complot de Boulogne, ce qui lui valut d'être emprisonné avec Louis-Napoléon de

8 *Ibid.*

9 M. de Bonfils-Lablénie, *Quelques considérations sur l'ouvrage de M. Holker ayant pour titre « De quelques évolutions à ajouter à celles du livre de signaux »*, Toulon, Aurel, 1842.

10 Alain Garric, *Essai de généalogie*, *op. cit.*, et Jean Gallian, *op. cit.*

11 SHD-M, Dossier Bonfils-Lablénie, Lapeyrouse-Bonfils à Mackau, 2 janvier 1846.

12 SHD-M, Dossier Bonfils-Lablénie.

1840 à 1846. Comme la discipline du fort de Ham n'était pas trop stricte, il put y faire venir sa maîtresse et, toujours prêteur, en fit bénéficier son compagnon de détention – ou du moins le murmura-t-on. Douze ans de tête-à-tête avec l'un puis l'autre Napoléon, auxquels il avait procuré le repos du guerrier, un activisme bonapartiste qui reprit de plus belle en 1848, ces bons et loyaux services donnaient quelques titres à la reconnaissance du parti¹³. De là à conjecturer que Montholon a poussé le dossier de son gendre, ou que Napoléone a plaidé la cause de son mari auprès de Louis-Napoléon, qu'elle connaissait évidemment, il n'y a qu'un pas. Le rapprochement des dates incite à le franchir : Lapeyrouse-Bonfils fit valoir ses droits à la retraite le 25 septembre 1848, soit huit jours après des législatives partielles marquées par une forte poussée bonapartiste ; sa retraite effective intervint le 15 décembre, soit cinq jours après l'élection du Prince-Président.

28

Reste à savoir quelles étaient alors les convictions politiques de notre comte. Son *Histoire de la Marine française* est à cet égard éclairante. Évoquant l'Angleterre du xvii^e siècle, il rompt des lances contre « le sensualisme de Locke, l'athéisme d'Hobbes et le scepticisme de Bayle, [ces] philosophies corruptrices de toute morale »¹⁴. De même blâme-t-il la Révolution, mue par « une philosophie stérile qui ne savait que détruire », d'avoir déchristianisé la Marine : « Je doute que la gloire de nos armes, le dévouement au chef, la discipline dans les batailles aient gagné à ce changement »¹⁵. Enfin, il impute au chaos provoqué par la Convention les désastres navals des guerres révolutionnaires et impériales¹⁶. En 1846 donc, Lapeyrouse-Bonfils professait toujours les opinions conservatrices et peut-être même légitimistes dans lesquelles il avait baigné à Angoulême. Les événements de 1848, tant en France qu'en Italie, où son ami le grand-duc de Toscane sentit le vent du boulet, durent encore le conforter dans ce tropisme. Tout porte donc à croire que, comme la plupart des catholiques français, il vit en Louis-Napoléon le seul rempart capable d'arrêter l'hydre révolutionnaire et de protéger le Saint-Siège.

Après son passage dans l'Ain, Lapeyrouse-Bonfils fut nommé préfet de la Haute-Marne en mars 1851, puis du Doubs le mois suivant. Il occupa ce poste pendant sept années. Le 15 août 1858, jour de la Saint-Napoléon, un différend protocolaire survenu entre lui et le général commandant la division militaire

13 Voir Jacques Macé, *L'Honneur retrouvé du général de Montholon*, Paris, Éditions Christian, 2000.

14 Comte de Lapeyrouse-Bonfils, *Histoire de la marine française*, Paris, Dentu, 1845, t. I, p. 320.

15 *Ibid.*, t. I, p. 18.

16 *Ibid.*, t. III, p. 120.

tourna à l'algarade ; le 4 septembre, l'ancien marin était mis en disponibilité¹⁷. Que s'était-il passé ? Ici encore, le rapprochement des dates fournit peut-être la réponse. La rupture de Lapeyrouse-Bonfils avec l'Empire intervint un mois après l'entrevue de Plombières entre Napoléon III et Cavour. Aussi secrète qu'ait été cette rencontre, le préfet du Doubs a pu en avoir vent, car les Vosges ne sont pas très éloignées de Besançon. Plus probablement a-t-il anticipé la réorientation de la politique italienne de l'Empire à certains signaux captés en France même – ainsi l'attitude de Napoléon III lors du procès Orsini – ou transmis par le grand-duc de Toscane. Dès lors, il dut en conclure que l'Empereur passait avec armes et bagages dans le camp de la révolution...

Trente-sept ans d'exil intérieur

Après sa rupture avec l'Empire, Lapeyrouse-Bonfils se retira dans son château de Farges (Ain), puis à Marseille ; deux de ses sept enfants se marièrent d'ailleurs dans la très vieille famille provençale de Villeneuve-Flayosc¹⁸. Il semble ne plus s'être signalé que par quelques écrits. En 1870, il publia un ouvrage intitulé *Le Couronnement de l'édifice ou la décentralisation* – thème qui était alors le point de convergence des diverses oppositions à Napoléon III. Suivirent dix ans plus tard *La France ancienne, sa noblesse ; la France nouvelle, ses devoirs*, puis, en 1888, *La France d'autrefois et celle d'aujourd'hui : le cri d'alarme*. Ce dernier ouvrage illustre la constance idéologique de Lapeyrouse-Bonfils. Il y condamne l'athéisme, le libéralisme et l'individualisme : « La révolution avec ses doctrines dissolvantes, voilà l'ennemi »¹⁹. Le Second Empire, estime-t-il, fut florissant tant qu'il resta conservateur et soutint le catholicisme ; mais, finalement, « Napoléon III a succombé sous l'influence de son origine, qui ne lui a pas permis de lutter, avec avantage, contre les exigences toujours montantes de la révolution ; il se sentait débordé par son principe »²⁰. Quant à la III^e République, Lapeyrouse-Bonfils en développe une critique pré-maurrassienne, voyant en elle la vitrine légale du parti de l'étranger et des sectes anticatholiques. Sans surprise, le livre s'achève par un vibrant hommage au programme du comte de Paris, seul à même d'instaurer une « *monarchie nationale* »²¹. Le vieil homme publia encore un ouvrage de généalogie (*Origine des Rochon de Lapeyrouse*, 1893) avant de mourir à Marseille le 31 mai 1895.

¹⁷ Alain Garric, *Essai de généalogie*, op. cit.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Comte de Lapeyrouse-Bonfils, *La France d'autrefois et celle d'aujourd'hui : le cri d'alarme*, Marseille, Imprimerie marseillaise, 1888, p. 6.

²⁰ *Ibid.*, p. 192.

²¹ *Ibid.*, p. 221.

Contexte

Lorsque Lapeyrouse-Bonfils entra dans la Marine, celle-ci n'était point encore remise des désastres de la Révolution et de l'Empire, lesquels faisaient écho, en pire, aux déboires qu'elle avait connus sous Louis XV. La perte du Canada et des Indes en 1763, de Saint-Domingue et de l'île de France – actuelle île Maurice – en 1815, 23 ans de blocus enfin avaient entraîné l'effondrement du commerce maritime français. Cela amoindrait l'intérêt d'une flotte de guerre au demeurant très diminuée suite aux saisies de bâtiments opérées par les Coalisés en 1814-1815, et plus encore à l'épuisement du pays. Le retour aux affaires d'émigrés qui n'avaient plus navigué depuis 1789 avait encore aggravé les choses, comme l'avait montré en 1816 le lamentable naufrage de la *Méduse*. L'institution traînait donc le poids d'un siècle de déclin, moins l'embellie correspondant au règne de Louis XVI.

30

Certains publicistes en tiraient une conclusion radicale : les Français n'avaient pas le pied marin, la France était une puissance structurellement continentale et devait s'assumer comme telle, elle n'avait pas besoin de marine. Le lent redressement naval de la seconde moitié des années 1820 ne suffit pas à les faire taire, puisqu'en 1832 encore le très influent abbé de Pradt, ancien aumônier ordinaire de Napoléon, ancien évêque de Poitiers, ancien archevêque de Malines, rallié aux Bourbons, reprenait l'antienne continentaliste. Il est vrai qu'il fut réfuté avec brio par le contre-amiral Jean Grivel²². Plus généralement, la monarchie de Juillet accentua beaucoup l'effort naval : le budget de la Marine passa de 65 millions de francs en 1830 à 133 en 1847²³. Parmi les facteurs de cette renaissance, mentionnons la crise égyptienne de 1840, qui manqua amener la guerre entre la France et l'Angleterre ; l'engagement personnel du prince de Joinville, troisième fils de Louis-Philippe ; et enfin le plan de motorisation de la flotte, lancé en 1846. Or, l'auteur dudit plan n'était autre que le baron de Mackau.

Projet

Faut-il penser que Mackau n'a pas seulement encouragé Lapeyrouse-Bonfils à écrire son ouvrage, mais qu'il en fut le commanditaire, espérant ainsi sensibiliser

²² Jean Grivel, *Considérations navales en réponse à la brochure de M. de Pradt intitulée Appel à l'attention de la France sur sa marine militaire* (1832), rééd. dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, Paris, Fondation pour les études de Défense nationale, 1990, p. 166-194.

²³ Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française* (1988), rééd., Paris, Perrin, 2003, p. 431 et 457.

le grand public cultivé à la Marine afin de faire accepter son coûteux programme de constructions neuves ? Deux éléments plaident en ce sens. D'abord, la philosophie générale du livre : « Nous avons dit ce que fut notre marine, pour que l'on vît ce qu'elle pourrait être », écrit Lapeyrouse-Bonfils²⁴, qui se prévaut du « patriotisme le plus sincère »²⁵. Il entend donc servir la résurrection de la flotte à laquelle s'emploie précisément Mackau. En second lieu, Lapeyrouse-Bonfils, dans sa dédicace, remercie le ministre d'avoir facilité ses recherches. De fait, son dossier personnel montre qu'il bénéficia de plusieurs congés assez longs. En juin 1845, notamment, il fut « autorisé à rester à Paris jusqu'à nouvel [ordre ? le mot manque] pour y mener un travail spécial »²⁶. Le premier volume de l'*Histoire de la marine française* était déjà paru à cette date, comme l'atteste une lettre envoyée en mars 1845 à Mackau²⁷, mais sans doute les deux autres nécessitaient-ils encore quelques mois de travail. Lapeyrouse-Bonfils ne revint à Toulon qu'en mars 1846, et c'est alors qu'il prit le commandement du *Chamois* : rémunération du service rendu ?

Ces hypothèses se heurtent quand même à un détail gênant. Dans sa lettre de mars 1845, Lapeyrouse-Bonfils écrit à Mackau qu'il a publié son premier volume à compte d'auteur, puis sollicite l'aide du ministre pour rentrer dans ses fonds et pouvoir publier les deux autres volumes. Il n'y a donc pas eu commande officielle, mais plutôt initiative personnelle de Lapeyrouse-Bonfils. Cela cadre bien avec ce que nous savons de lui. Sa carrière était au point mort, fait tristement banal dans la Marine de l'époque : « Le seul système [d'avancement] en vigueur depuis quelques années est celui du favoritisme et de l'arbitraire [...] ». Il en résulte chez beaucoup de bons officiers un profond dégoût du service », déplorait en 1848 l'amiral Baudin²⁸. Peut-être les opinions légitimistes de Lapeyrouse-Bonfils compromirent-elles son cursus, mais, de toute façon, il n'était pas un bon officier et il devait bien s'en douter. Le seul dérivatif à une carrière ratée, la seule façon aussi de se remettre en selle était de miser sur son goût pour l'histoire et ses talents de plume. Qui sait même s'il n'aura pas relevé le nom de sa mère en vertu de son homophonie avec celui de Lapérouse, argument vendeur pour un écrivain naval ? Reste que Mackau l'a poussé dans les bras de Clio, ne lui a pas marchandé son soutien, et lui a accordé l'aide à la publication qu'il sollicitait : en effet, la Marine acquit 450 exemplaires de son

24 Lapeyrouse-Bonfils, *Histoire de la marine française*, op. cit., t. I, p. II.

25 *Ibid.*, p. III.

26 SHD-M, Dossier Bonfils-Tablénie.

27 *Id.*, Lapeyrouse-Bonfils à Mackau, mars 1845.

28 Cité par Étienne Taillemite, « Deux pré-mahaniens français : Bouët-Willamez et Penhoat », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, Paris, Economica, 1999, t. VII, p. 45-77, loc. cit., p. 57.

premier volume pour la somme de 3 000 francs²⁹. Autant de signes qu'il y eut au minimum convergence entre les intérêts des deux hommes.

Méthode

32

Lapeyrouse-Bonfils présente son livre « comme sorti des archives de la marine », auxquelles il a pu avoir accès grâce à l'obligeance de Mackau. C'est ce souci de l'archive, poursuit-il, qui l'a dissuadé de remonter au-delà de Richelieu, les sources étant trop lacunaires³⁰. C'est également faute d'archives que la suite annoncée en 1845 ne vit jamais le jour : on ne voit pas trop quels documents maritimes notre Préfet aurait pu dénicher dans l'Ain, la Haute-Marne et le Doubs, sinon dans des fonds privés ; mais ces derniers, convenables pour des monographies, ne se seraient pas prêtés à la saisie d'ensemble que se proposait Lapeyrouse-Bonfils. Il est vrai qu'il aurait pu remettre l'ouvrage sur le métier après avoir été démis de ses fonctions préfectorales. Mais sans doute les dix années écoulées depuis son départ de la Marine avaient-elles achevé de dissoudre les liens qui le rattachaient encore à sa vocation première. Précisons toutefois qu'il dut rester fier de sa somme, puisqu'il se présenta dans son livre politique de 1888 comme « Ancien Préfet du Doubs, auteur de *l'Histoire de la marine française* »³¹. Accessoirement, cela suggère que ce livre était encore connu quarante-deux ans après sa parution.

Le plan retenu par Lapeyrouse-Bonfils est en apparence des plus simples, puisque chacun des trois tomes est censé correspondre à une époque : « celle de Richelieu et de Louis XIV, époque héroïque [...] où la pratique prend sans cesse les devants sur la théorie » ; celle du Régent et de Louis XV, « époque de décadence » ; celle de Louis XVI, « époque de restauration »³². La réalité est un peu plus complexe, car la fin de la période louis-quatorzienne – la guerre de Succession d'Espagne – n'est pas traitée à la fin du premier tome, mais au début du second. Quant à la structure de chaque tome, elle est identique : l'étude se présente comme une narration détaillée des campagnes navales entrecoupée de loin en loin de considérations philosophiques sur la puissance maritime et d'exposés sur le personnel, les tactiques, etc. Comme il n'est pas question ici de nous perdre dans l'événementiel, nous procéderons à des regroupements thématiques. Il n'est pas question non plus d'évaluer point par point la pertinence du propos : cet article, répétons-le, ne vise qu'à faire redécouvrir Lapeyrouse-Bonfils et à montrer la cohérence globale de sa pensée.

29 On peut supposer que la Marine a ensuite acquis les deux autres volumes, mais le dossier Bonfils-Lablénie du SHD-M n'en porte pas trace.

30 Lapeyrouse-Bonfils, *Histoire de la marine française*, t. I, p. III.

31 Lapeyrouse-Bonfils, *La France d'autrefois...*, *op. cit.*, page de titre.

32 Lapeyrouse-Bonfils, *Histoire de la marine française*, *op. cit.*, t. I, p. II.

Du pouvoir de Neptune

Pour Lapeyrouse-Bonfils, la mer est d'abord un formidable multiplicateur de puissance : « [Elle] offre aux peuples, qui savent se servir de ses vastes étendues et des larges voies qu'elle offre au courage, à l'industrie et à la persévérance, le moyen de se développer dans d'énormes proportions, qui dépassent, d'une manière merveilleuse, leur premier point de départ »³³. Un bon exemple en est fourni par Venise, dont les îlots boueux peuplés de réfugiés faméliques ont donné naissance à un puissant empire. Le phénomène s'est reproduit avec la Hollande, cette « Venise de l'océan »³⁴. Mais c'est ensuite et surtout l'Angleterre qui a raflé le trident de Neptune en s'arrogeant le monopole du commerce maritime : « Ce monopole, dans les siècles où l'argent est nécessaire pour toutes les grandes entreprises, c'est la puissance ; car il doit reporter sur le pays qui en dispose, la masse de numéraire la plus considérable »³⁵.

Le lecteur aura noté la restriction : la puissance maritime domine aux époques où les considérations financières surdéterminent l'issue des guerres. Cela revient à admettre que sa prépondérance est relativement récente : « Le monde ancien et le monde moderne jusqu'au XVII^e siècle, avaient fait la guerre à force d'hommes ; depuis [...] elle ne se [fait] plus qu'à force d'argent ». De là le déclassement de la puissance terrestre face à la puissance maritime, qui a en outre l'avantage de sa grande discrétion : « On n'envahit plus des provinces entières sans des efforts qui épuisent et des démonstrations de puissance qui alarment toutes les nations voisines [...]. Les conquêtes du commerce, au contraire, qui donnent de l'argent, se font sans bruit et insensiblement [...]. C'est ainsi que l'Angleterre a conquis une partie du globe sans presque donner l'éveil à l'Europe »³⁶.

Que la puissance maritime soit dès lors devenue « l'élément essentiel de la force des États », preuve en est donnée par les guerres louis-quatorziennes, dans lesquelles les adversaires continentaux de la France ont toujours été à la remorque de ses adversaires maritimes : dès que ces derniers acceptaient de négocier avec Versailles, les premiers leur emboîtaient le pas, sachant très bien qu'ils ne pouvaient l'emporter sans le concours de l'Angleterre et de la Hollande³⁷. Dans les guerres de la République et de l'Empire, de même, « l'Angleterre fut le banquier de l'Europe »³⁸.

33 *Ibid.*, t. I, p. 35.

34 *Ibid.*, t. I, p. 45.

35 *Ibid.*, t. I, p. 89.

36 *Ibid.*, t. II, p. 146.

37 *Ibid.*, t. II, p. 290.

38 *Ibid.*, t. I, p. 89.

Mais la puissance maritime ne se contente pas d'apporter le nerf de la guerre, elle permet en outre de harceler les côtes adverses par des bombardements ou des débarquements. Avançant de nuit comme de jour sur une trajectoire modifiable à l'infini, l'attaquant naval jouit d'une forme d'ubiquité par rapport au défenseur terrestre, dont les déplacements sont asservis aux sentiers littoraux et n'ont guère lieu que le jour. Pour contrer la menace, le défenseur doit donc immobiliser sur ses côtes des effectifs bien supérieurs à ceux de l'attaquant ; cette contrainte diminue d'autant le volume des forces qu'il peut envoyer contre les alliés continentaux de la puissance maritime. Ainsi, « considérée comme force mobile, se prêtant à une foule de circonstances, faisant des diversions, en peu de temps, sur les points les plus éloignés et les plus inaccessibles d'un pays, la marine est une force immense, souvent irrésistible, qui peut amener les résultats les plus décisifs »³⁹.

Les bases de la puissance maritime

34

Une fois reconnue la prépondérance de la puissance maritime, comment y accéder ? Est-ce seulement possible pour la France, dont les escadres ont subi tant de revers face à la Royal Navy ? N'y aurait-il pas quelque obscure fatalité condamnant les Français à rester d'indécrottables terriens ? Beaucoup d'entre eux, on l'a vu, inclinent à répondre par l'affirmative depuis Trafalgar. Pour les réfuter, Lapeyrouse-Bonfils les transporte dans les Caraïbes du XVII^e siècle : « Il ressort assurément de l'exemple des boucaniers, presque tous Français, une [...] preuve de l'aptitude de nos nationaux aux choses de la mer »⁴⁰. D'ailleurs, « on chercherait vainement, dans toute notre histoire maritime, une bataille perdue à égalité de forces »⁴¹. Cela signifie que les défaites navales françaises ne peuvent être imputées aux marins, qui n'ont pas failli à leur mission. De même, « jamais le personnel n'a manqué ». La conclusion coule de source : « C'est toujours par défaut de matériel que la marine française s'est trouvée inférieure à celle de la Grande-Bretagne »⁴². Or, le manque de matériel reflète le peu d'intérêt des gouvernants français pour la mer : « Il était impossible que cet oubli ou cette insouciance des choses maritimes ne dussent pas finir par donner la supériorité à la marine anglaise, en tout temps l'objet de la sollicitude du gouvernement britannique »⁴³. La France n'est d'ailleurs pas seule à avoir commis cette erreur : l'Espagne et la Hollande ont elles aussi dû s'incliner devant Albion, « parce que ces nations ont eu le tort de faire de leur puissance navale une force auxiliaire ou secondaire »⁴⁴.

39 *Ibid.*, t. II, p. 365.

40 *Ibid.*, t. I, p. 109.

41 *Ibid.*, t. III, p. 120.

42 *Ibid.*, t. I, p. 79.

43 *Ibid.*, t. I, p. 80.

44 *Ibid.*, t. I, p. 81.

Ce constat ne fait cependant que déplacer le problème : pourquoi les gouvernants anglais ont-ils été les seuls à comprendre l'importance de la puissance maritime ? D'abord parce que la géographie les y prédisposait : « L'Angleterre [...] est un vaisseau », disait Canning ; « reléguée au fond de la Manche, elle a dû en sortir », renchérit Lapeyrouse-Bonfils⁴⁵. Mais il corrige ce que l'assertion a de trop déterministe en convoquant d'autres facteurs, d'ordre historique, politique et sociologique. Il remarque d'abord que l'Angleterre s'est maritimisée après la guerre de Cent Ans et la perte de ses possessions continentales : « Il fallait bien trouver une issue à l'ardeur de conquêtes, au besoin de puissance qui existaient chez ce peuple. Cette issue était la mer »⁴⁶. Il souligne aussi le rôle de l'aristocratie britannique, maîtresse du pays depuis la révolution de 1688, qui joua l'expansion comme exutoire aux tensions internes provoquées par ses accaparements : « Pour se maintenir en possession du sol et du pouvoir, cette aristocratie [...] devait nécessairement pousser l'Angleterre dans la carrière qui lui était déjà ouverte, donner la mer et le commerce à ce peuple, auquel on ne laissait pas un pouce de terre » – en quoi le Parlement britannique reprit la politique du Sénat romain⁴⁷.

Le cas de la France est plus complexe, car « si, géographiquement, elle est une grande puissance continentale, elle était destinée aussi, d'après le témoignage de Richelieu, à être une grande puissance maritime : par les mers qui baignent ses rivages, elle a une main sur l'ancien monde, l'autre sur le nouveau ». Deux vocations s'offraient donc à elle, mais c'est la vocation continentale qui l'a régulièrement emporté. Une première raison en fut « la lutte de la royauté contre la féodalité, lutte interne qui ne favorisait pas les expéditions du dehors ». Lorsque la royauté l'eut emporté, elle se trouva maîtresse d'un « admirable territoire », mais c'est peut-être ce qui la détourna le plus du grand large : « La France [...] avait [...] un sol si fertile, qu'il semblait qu'elle devait vivre entièrement sur son propre fond ; et que, soit pour la guerre et la conquête, soit pour le commerce et les richesses qu'il procure, elle avait assez de sa position considérable, sans beaucoup chercher à paraître sur les mers »⁴⁸. De loin en loin, il est vrai, une conjoncture particulière incitait les dirigeants français à improviser une flotte, entreprise que la richesse du pays rendait relativement facile. Hélas, l'expérience, elle, ne s'improvise pas : « La véritable organisation militaire des vaisseaux [...], qui est la condition de tout succès maritime, a

45 *Ibid.*, t. I, p. 30.

46 *Ibid.*, t. I, p. 45.

47 *Ibid.*, t. I, p. 47.

48 *Ibid.*, t. I, p. 30-31.

besoin de la pratique de la mer pour se perfectionner »⁴⁹. Faute de cette pratique, les efforts navals de la France sont trop souvent restés stériles...

Dès lors, l'histoire de la Marine française se présente comme une étonnante alternance d'élan volontaristes et de longues phases de dépression : « Jamais [...] l'esprit français n'a montré plus d'inconstance, moins de suite dans les idées, qu'à l'égard de la marine. Jamais, aussi, un pays n'a offert, comme la France, plus de ressources, plus de moyens pour en former une puissante, en peu de temps »⁵⁰. Lapeyrouse-Bonfils joue évidemment la seconde proposition contre la première afin de combattre la force des préjugés continentalistes :

Les avantages naturels du pays, les ressources du sol, une immense population, compacte, riche et guerrière, pleine d'enthousiasme patriotique [...], toute cette force, toute cette puissance, mises en œuvre avec habileté, dirigées avec fermeté et énergie, auraient bientôt ébranlé le colosse de la puissance britannique⁵¹.

36

Il suffit de le vouloir vraiment et de tirer les conclusions d'une longue confrontation avec l'Angleterre.

LES LEÇONS DE L'HISTOIRE

La marine louis-quatorzienne, de l'apogée au déclin

Au commencement étaient Richelieu et Colbert, Colbert surtout. En effet, « ce grand ministre est le seul qui ait songé sérieusement à fonder en France un système maritime ». Par « système maritime », Lapeyrouse-Bonfils entend la mise en réseau de toutes les instances ayant affaire de près ou de loin à la mer. Là où Sully ne s'était occupé que d'agriculture, Colbert mena de front le développement des manufactures, celui de la marine marchande afin d'exporter la production manufacturière, et celui de la marine royale afin de protéger la marine marchande. L'ordre des facteurs n'est évidemment pas quelconque : « Colbert sentait le besoin de créer une navigation marchande active, étendue, pour servir d'élément constitutif à la marine de guerre »⁵². C'est la marine marchande, en effet, qui dégage les profits nécessaires à la construction et à l'entretien des vaisseaux royaux, elle aussi qui constitue la pépinière de matelots nécessaire à l'armement des escadres. Cette vérité élémentaire a toujours été bien comprise outre-Manche : « [L'] immense personnel de la marine d'Angleterre

49 *Ibid.*, t. I, p. 81.

50 *Ibid.*, t. I, p. 78-79.

51 *Ibid.*, t. III, p. 3-4.

52 *Ibid.*, t. I, p. 448.

[...] appartient presque exclusivement au navire de commerce, espèce d'arche sainte que, nonobstant les difficultés du moment, un ministère, quel qu'il soit, ne saurait trop ménager »⁵³.

Sous l'impulsion de Colbert, donc, la France connut un brillant essor économique et son poids sur l'échiquier européen s'en trouva considérablement renforcé. Louis XIV en profita pour reprendre les projets d'expansion de ses prédécesseurs au nord et à l'est. L'entreprise était en soi légitime, car « la France était tout ouverte de ce côté [...], elle manquait de frontières, et [...] les villes les plus françaises appartenaient à l'Espagne »⁵⁴. Malheureusement, l'impétueux monarque dédaigna la prudence qui avait caractérisé Richelieu et Mazarin. Grisé par la puissance nouvelle du pays, endoctriné par le brutal Louvois, son ministre de la Guerre, il mit en péril l'équilibre européen : « Chez l'homme, le pouvoir est agressif. Louis XIV en a offert un exemple mémorable. Dès qu'un prince, dès qu'un État peuvent tout ce qu'ils veulent, il est bien difficile qu'ils ne veuillent pas tout ce qu'ils peuvent », commente Lapeyrouse-Bonfils⁵⁵. De là les coalitions toujours plus amples contre lesquelles eut à lutter la France. La Marine y joua un rôle considérable, mais finit par pâtir de l'énorme effort qu'exigeaient les fronts terrestres.

À cet assombrissement de la conjoncture européenne se trouva correspondre la mort de Colbert (1683), remplacé par son fils Seignelay. Ce dernier jalousait fort Louvois, dont les exploits de l'armée française rehaussaient le prestige. Aussi inversa-t-il la politique de son père : « [Colbert] voulait un commerce avant une flotte. [Seignelay] commença par créer une marine guerrière avant d'en avoir assis les fondemens, et ce fut la faute de sa vie ». Le marasme de la production et du commerce, en effet, ne tarda pas à affaiblir les escadres royales : « Nous eûmes encore des matelots, mais pas d'argent pour construire des vaisseaux. La marine française, naguère la première du monde, ne put pas continuer le déploiement de tous nos moyens »⁵⁶. La défaite de La Hougue, trop souvent présentée comme l'origine du déclin naval français, ne fut à cet égard qu'un épiphénomène : « Les véritables causes de ruine furent la misère publique, les immenses efforts que la France se vit obligée de faire sur ses frontières, et l'administration funeste de Jérôme de Pontchartrain »⁵⁷.

C'est avec la guerre de Succession d'Espagne qu'apparut au grand jour la gravité du mal dont souffrait la Marine. En 1705, son impuissance à reprendre Gibraltar aux Anglais ternit son image dans l'opinion : « On ne voulut plus

53 *Ibid.*, t. II, p. 259.

54 *Ibid.*, t. I, p. 123.

55 *Ibid.*, t. I, p. 243.

56 *Ibid.*, t. I, p. 449.

57 *Ibid.*, t. I, p. 344.

croire à son importance ; l'armée de terre, plus directement en contact avec la nation, eut toutes ses faveurs, toutes ses sympathies. L'erreur générale, qui faisait croire que la grandeur ou la décadence de la France dépendaient de quelques places rhénanes, conquises ou restituées, ne pouvait que favoriser ces idées anti-maritimes qui ont fait la force de l'Angleterre et notre faiblesse »⁵⁸. La France n'était d'ailleurs pas la seule à être hypnotisée par les enjeux continentaux : c'est eux qui retiennent toute l'attention au traité d'Utrecht. « On persistait à penser que l'équilibre politique de l'Europe [...] se trouvait sur le continent, tandis qu'il fallait le chercher sur les mers [...]. C'était une ère nouvelle, un avenir que bien peu de politiques surent comprendre ». L'eussent-ils compris que Français, Espagnols et Hollandais eussent fait cause commune contre la politique monopoliste d'Albion ; au lieu de quoi, « absorbés par des haines mesquines », ils lui laissèrent Gibraltar, Minorque et son influence sur le Portugal⁵⁹.

Le XVIII^e siècle : désastres et renouveau

Le règne de Louis XV s'ouvrit sous les plus fâcheux auspices :

Les grands hommes, dont Louis XIV avait su s'entourer par choix, l'ayant précédé dans la tombe, et lui-même ayant absorbé dans le pouvoir royal toute l'autorité politique, il n'y avait dans l'État ni dans la société aucun moyen régulier, indépendant, capable de diriger et de contrôler son successeur s'il le fallait⁶⁰.

C'est pourquoi, en marine comme ailleurs, on accumula les erreurs. À l'absence de système qui avait caractérisé l'ère Seignelay succéda un système dont le profit colonial à courte vue constituait l'alpha et l'oméga : « Nos hommes d'État [...] ne s'aperçurent pas qu'en fondant la puissance maritime de la France uniquement sur les colonies, ils lui enlevaient une partie des ressources qui avaient fait sa gloire et sa grandeur ». Ainsi négligea-t-on l'agriculture et l'industrie, la pêche à la baleine, le commerce dans les mers du Nord⁶¹. . . Quant à la marine de guerre, le Régent, notoirement vendu à Londres, l'immola sur l'autel de l'amitié franco-britannique : c'était exposer en proie les colonies sur lesquelles on fondait tant d'espoir, et qu'Albion devait en effet rafler quelques décennies plus tard. « On ne saurait trop répéter à la France que la haine des Anglais ne lui est pas plus funeste que leur amitié », en conclut Lapeyrouse-Bonfils⁶².

58 *Ibid.*, t. II, p. 52-53.

59 *Ibid.*, t. II, p. 146.

60 *Ibid.*, t. II, p. 215.

61 *Ibid.*, t. II, p. 227.

62 *Ibid.*, t. II, p. 218.

Le moral des marins se ressentit profondément de cette décadence : « La stagnation complète des ports et le manque de système dans le gouvernement amenèrent l'insouciance et ouvrirent la porte au désordre et à l'indiscipline ». Le manque de bâtiments ralentit l'avancement, durcit les rivalités dont il était l'enjeu, et en pervertit les modalités. « Jamais les passe-droits n'avaient été si grands, jamais aussi on n'avait vu un mécontentement plus universel. Les richesses et l'intrigue tinrent lieu de tout ; elles attirèrent à elles le commandement et le pouvoir. Le patriotisme s'é moussa »⁶³. Le climat devint détestable entre les différentes catégories de personnel, notamment entre les officiers de la marine militaire – le Grand Corps – et ceux de la marine marchande commissionnés en temps de guerre sur les vaisseaux du roi. Ces derniers avaient fourni d'excellents chefs d'escadres sous Louis XIV, mais sous son successeur, « dégoûtés, raillés par un corps trop exclusif, les plus capables préférèrent leur premier état à la position que Jean Bart, Duguay-Trouin, Cassard avaient ambitionnée »⁶⁴. De même, « les ingénieurs constructeurs, avec l'esprit important et soupçonneux de leurs devanciers, le caractère d'envahissement qui leur est propre, furent bientôt en hostilités ouvertes avec la marine militaire, hautaine, superbe et méprisante »⁶⁵.

L'Angleterre, elle, ne connaissait pas ces querelles intestines, car ses élites formaient une « aristocratie non pas fermée, mais ouverte », selon le mot de Burke⁶⁶. Plus généralement, elle ne cessait de prospérer, cumulant tous les facteurs de puissance : la « force pécuniaire » grâce à son commerce, la « force territoriale » grâce à son dynamisme démographique et agricole, la « force militaire » grâce à son alliance avec le Hanovre et d'autres États allemands, la « force fédérative » enfin, par quoi Lapeyrouse-Bonfils entend le potentiel de séduction diplomatique. Ce dernier tenait d'une part au fait que, n'ayant pas d'ambitions sur le continent, elle y apparaissait comme un élément d'équilibre face aux menées françaises, d'autre part aux subsides que son aisance financière lui permettait de verser⁶⁷. *Last but not least*, elle maîtrisait remarquablement bien les techniques du crédit, atout essentiel dans un conflit prolongé⁶⁸.

Nulle surprise, dans ces conditions, que les Anglais l'aient emporté pendant la guerre de Succession d'Autriche et plus encore pendant la guerre de Sept Ans. À nouveau, la France commit l'erreur de privilégier les opérations terrestres : d'après Burke, c'est ce qui permit à la *Royal Navy* de faire main

63 *Ibid.*, t. II, p. 243.

64 *Ibid.*, t. II, p. 152.

65 *Ibid.*, t. II, p. 179.

66 *Ibid.*, t. I, p. 47.

67 *Ibid.*, t. II, p. 374.

68 *Ibid.*, t. II, p. 375.

basse sur le Canada, l'Inde et le commerce français⁶⁹. Que la Marine française ne fût ni assez étoffée, ni assez entraînée pour s'y opposer, on en était conscient à Versailles, et c'est pourquoi l'on avait ordonné aux amiraux français de rester sur la défensive. Mais le remède fut pire que le mal : « L'abus du système entraînant la défiance et le découragement, amènera dans nos armées, au milieu du feu, des actes d'indiscipline et de défection dont on chercherait vainement un seul exemple au cours du dernier siècle »⁷⁰. Ce fut notamment le cas en 1759, d'abord à Lagos, « combat désastreux où l'indiscipline, le manque de patriotisme et l'oubli du devoir éclatèrent de toutes parts »⁷¹, puis aux Cardinaux, « jour d'ignominie [...], déroute infâme, digne de servir de pendant à celle de Rosbach »⁷². Le rapprochement avec cette défaite terrestre suggère que c'est la France entière qui était malade, non la seule Marine. Mais alors que l'opinion publique choyait ses soldats, elle n'avait qu'indifférence ou hostilité envers ses marins : « Écrasés sous le poids de leur propre malheur, étrangers pour ainsi dire dans une patrie qui les condamnait sans les entendre, ils n'osaient compter ni sur la sympathie de leurs concitoyens, ni sur l'avenir pour les venger. À cette époque de décadence, toute grande victoire navale devenait impossible pour des hommes placés sous l'empire de telles impressions »⁷³.

Au total, la guerre de Sept Ans fut « la plus honteuse que la France eût jamais faite » ; du moins le règne de Louis XVI montra-t-il qu'on avait su tirer profit de cette « terrible mais salutaire leçon »⁷⁴.

[La France] comprit que le commerce, aliment continu de la richesse d'un pays, ne peut se soutenir sans le concours et la protection toujours active d'une marine de guerre puissante, et celle-ci ne se forme que par la pratique de la mer ; enfin elle sentit que sa marine avait plutôt péri par défaut de matériel que de personnel⁷⁵.

La valeur de ce dernier trouvait d'ailleurs à s'exprimer dans quantité de domaines, voyages d'exploration, hydrographie, construction navale, astronomie, océanographie... Sous l'impulsion de l'Académie de Marine, fondée en 1752,

les officiers de marine français se montrèrent les dignes émules de savans de l'Europe. La faiblesse et l'inintelligence de leur gouvernement ne leur

⁶⁹ *Ibid.*, t. II, p. 366.

⁷⁰ *Ibid.*, t. II, p. 245.

⁷¹ *Ibid.*, t. II, p. 464.

⁷² *Ibid.*, t. II, p. 479-480.

⁷³ *Ibid.*, t. II, p. 452.

⁷⁴ *Ibid.*, t. II, p. 531.

⁷⁵ *Ibid.*, t. II, p. 537.

permettant pas de vaincre les Anglais par la force des armes, ils les vainquirent sur un champ de bataille où l'on peut acquérir la plus durable des supériorités, celle de la science⁷⁶.

Toutes les conditions étaient donc réunies pour une résurrection navale, qui vint en effet avec la guerre d'Indépendance américaine.

Stratégie et tactique

Il ressort de ce qui précède que la France, si elle veut retrouver son rang sur mer, doit pratiquer une politique des mains libres vis-à-vis du continent, développer son trafic et aligner de puissantes forces navales. Encore faut-il savoir s'en servir. Cela impose de trancher le vieux débat opposant les tenants des escadres et ceux des corsaires. Rien de plus stérile que leur querelle, estime Lapeyrouse-Bonfils, car l'histoire plaide pour « l'emploi intelligent et simultané des deux moyens »⁷⁷. Pendant la plus grande partie du règne de Louis XIV, on donna la priorité à la guerre d'escadre : loin de nuire aux corsaires, cela leur bénéficia indirectement. Comme l'a en effet noté l'abbé Raynal, « les flottes anglaises, employées à combattre les escadres de France, ne purent protéger leurs bâtimens marchands »⁷⁸. Pendant la guerre de Succession d'Espagne, au contraire, l'accent fut mis sur la guerre de course, dont le caractère plus économique semblait mieux convenir en un temps de crise budgétaire. Pour le coup, ce fut un échec, car la passivité des escadres françaises laissait à la *Royal Navy* toute latitude pour escorter le trafic britannique ; nos malheureux corsaires furent donc coulés ou capturés les uns après les autres. Ce que les faits montrent, la nature des choses le démontre : « Les corsaires [...] sont les troupes légères de la mer », leur faiblesse intrinsèque les condamne à l'insuccès s'ils ne sont pas « protégés par de bonnes réserves »⁷⁹.

D'où ces deux conclusions :

1° que le système exclusif d'une guerre de course et d'une marine légère est contraire à la raison comme à l'histoire ; 2° que la guerre de course par divisions isolées, maintenue dans de sages proportions et combinée à tout un plan d'hostilités, doit avoir une grande influence sur les résultats définitifs d'une guerre⁸⁰.

76 *Ibid.*, t. II, p. 550.

77 *Ibid.*, t. I, p. 450.

78 *Ibid.*, t. I, p. 453.

79 *Ibid.*, t. I, p. 454.

80 *Ibid.*, t. I, p. 460.

Le progrès technique n'est nullement susceptible de déclasser ces vérités, car elles tiennent à l'essence même de la stratégie et non aux contingences des moyens employés :

La vapeur, qui semble destinée à faire une révolution dans l'art naval, apportera, sans aucun doute, de profondes modifications dans la manière de faire la guerre [...]. On peut cependant assurer que, comme toujours, ce sera la nation qui aura les plus grandes flottes de navires à vapeur qui sera la souveraine des mers⁸¹.

En d'autres termes, il ne faut pas s'imaginer que la vitesse conférée par la vapeur jouera au bénéfice exclusif des corsaires, comme on a trop tendance à le penser dans la France des années 1840 et comme le pensera encore la Jeune École des années 1880...

42

Autre problème stratégique, spécifiquement français celui-ci : l'écartèlement de la flotte entre le Ponant et le Levant. Le handicap qu'il représente est bien illustré par l'affaire de Barcelone, pendant la guerre de Succession d'Espagne. Le 22 août 1705, l'amiral anglais Rooke commençait le siège de ce port avec 70 vaisseaux. Sur le papier, la marine française avait de quoi parer le coup, puisqu'elle alignait 77 vaisseaux ; mais 33 d'entre eux se trouvaient au Ponant. Ils ne purent rallier à temps les 44 vaisseaux du Levant, et Barcelone tomba le 4 octobre. Moralité : « La France ne doit jamais oublier que l'éloignement où se trouvent les uns des autres ses ports principaux, lui fait une loi impérieuse de redoubler d'activité dans l'équipement des escadres. La célérité dans les armements est une des conditions de tout succès maritime »⁸².

En ce qui concerne la tactique navale, Lapeyrouse-Bonfils distingue deux époques nettement tranchées. Sous Louis XIV, les capitaines français se battaient à portée de pistolet, et recherchaient même l'abordage. Une enquête diligentée par Seignelay en donne la raison :

Tous les officiers interrogés ne balancèrent pas à dire et à écrire que les combats de très près étaient les plus favorables aux Français, ajoutant que les canonnières anglais avaient une supériorité signalée sur les nôtres. Duguay-Trouin attribue cette supériorité des canonnières anglais à ce sang-froid qui est si nécessaire pour l'artillerie⁸³.

Furia francese d'un côté, flegme britannique de l'autre, l'antithèse n'est pas nouvelle : pendant la guerre de Cent Ans, déjà, les Anglais privilégiaient l'arc, les

81 *Ibid.*, t. I, p. 460-461.

82 *Ibid.*, t. II, p. 65.

83 *Ibid.*, t. II, p. 463.

Français le choc⁸⁴. Sous Louis XV, au contraire, on ordonna aux amiraux de ne combattre qu'à bonne distance afin de ménager leurs trop rares vaisseaux. Dès lors, « nous serons tenus d'être sur une défensive aussi avantageuse à l'ennemi que funeste au génie national », puisqu'elle obligeait les marins français à refouler leurs instincts combattifs sans pouvoir retourner aux Anglais un feu aussi dense et aussi précis que le leur⁸⁵. « [Ce] système [...] compromettrait la force morale pour épargner la force matérielle », d'où l'irrésolution et l'indiscipline qui caractérisèrent la Marine française du XVIII^e siècle⁸⁶ ; Montesquieu a bien noté cette « nature décourageante » du combat défensif⁸⁷. Même le sursaut intervenu sous Louis XVI ne changea pas complètement la donne, car si la France reprit l'offensive au plan stratégique, ses amiraux restèrent souvent timorés au plan tactique⁸⁸. Seul Suffren rechercha systématiquement l'effet de masse, le combat rapproché et l'anéantissement de l'ennemi, méthode « renouvelée par Nelson à Trafalgar »⁸⁹.

QUESTIONS POLITIQUES ET DIPLOMATIQUES

Contre la thalassocratie britannique

Lapeyrouse-Bonfils ne se contente pas d'exposer le comment du combat, il en étudie aussi le pourquoi en instruisant le procès de la thalassocratie britannique. Nous avons déjà évoqué les modalités pratiques de cette domination : la prétention au monopole du trafic maritime et la confiscation des colonies fondées par d'autres puissances, le tout relayé par une habile diplomatie tendant à exploiter les divisions des États européens pour les empêcher de regarder vers le large. Mais Lapeyrouse-Bonfils s'attache aussi aux dimensions culturelles du phénomène. Il s'agit pour lui de percer à jour le « génie du despotisme universel » qui caractérise l'Angleterre, « génie à la fois commerçant, guerrier, philosophe, spéculateur et politique, mis au service d'une ambition qui ne se lasse jamais »⁹⁰.

La thalassocratie britannique doit d'abord être considérée comme un produit de la Réforme : c'est Élisabeth qui a créé la marine anglaise, Cromwell qui a proclamé l'Acte de Navigation. « Le triomphe du protestantisme, c'était le triomphe de l'Angleterre, nous pouvons ajouter, son absolutisme sur les mers [...]. Le moyen moral d'influence en Europe était, pour l'Angleterre,

⁸⁴ *Ibid.*, t. II, p. 462.

⁸⁵ *Ibid.*, t. II, p. 245.

⁸⁶ *Ibid.*, t. III, p. 9.

⁸⁷ *Ibid.*, t. II, p. 245.

⁸⁸ *Ibid.*, t. III, p. 8.

⁸⁹ *Ibid.*, t. III, p. 336.

⁹⁰ *Ibid.*, t. II, p. 375.

le protestantisme, le moyen matériel, la marine »⁹¹. Par ailleurs, l'expérience anglaise montre le lien intime entre l'esprit marchand, la manie des conquêtes et une forme de prométhéisme : « Le commerce est une guerre pacifique, mais une guerre qui fait disparaître toutes les limites devant le génie de l'homme ; il lui faut des mers pour grandes routes des idées, des richesses, de la civilisation et de la puissance »⁹². La « guerre pacifique », au demeurant, se mue très facilement en guerre ouverte : qu'un peuple ose s'opposer à l'impérialisme britannique, il s'expose « aux vexations, aux brutalités et aux rapines d'une marine qui n'a plus de contrôle »⁹³.

Au fond, il n'y a rien de nouveau sous le soleil :

L'histoire de tous les âges démontre [...] que la puissance maritime a été et sera toujours plus menaçante pour les libertés et les intérêts des États que la puissance continentale ; car l'extrême mobilité de la première, ses moyens particuliers d'oppression, les nécessités intérieures qu'elle peut créer, la rendent bien plus despotique que la seconde⁹⁴.

44

Le phénomène était déjà perçu dans l'Antiquité, à preuve cette déclaration d'Isocrate :

L'empire des mers trouble l'esprit même de ceux qui y aspirent. C'est une chimère qui enivre tellement les hommes, qu'elle leur ôte le sens et leur attire tant d'ennemis redoutables, qu'il est impossible de leur résister long-tems. Tous les peuples s'arment enfin contre ceux qui ont usurpé l'empire maritime, contre tous les tyrans du genre humain⁹⁵.

Le moment est venu, pense Lapeyrouse-Bonfils, de cette insurrection générale contre l'Angleterre. En effet, celle-ci est en train de sombrer dans une frénésie qui ne lui présage rien de bon. Dès l'origine, il est vrai, sa puissance a eu quelque chose d'artificiel, puisqu'elle reposait sur le commerce extérieur, donc sur l'acceptation d'une dépendance, plutôt que sur le développement des atouts intérieurs⁹⁶. Mais ce trait s'est considérablement accentué à mesure que l'Angleterre a recouru au « crédit illimité ». Une telle méthode lui a certes permis de financer les « guerres gigantesques » qui ont désolé le XVIII^e siècle et le début du XIX^e, mais elle pourrait bien l'acculer un jour à la banqueroute⁹⁷.

⁹¹ *Ibid.*, t. I, p. 55

⁹² *Ibid.*, t. II, p. 146-147.

⁹³ *Ibid.*, t. II, p. 541.

⁹⁴ *Ibid.*, t. II, p. 540-541.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 541.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 30.

⁹⁷ *Ibid.*, t. II, p. 536.

Par ailleurs, l'Angleterre a donné tête baissée dans le système d'Adam Smith, qui produit « mille abus monstrueux » : en effet, le « délire de la production » lié au machinisme ruine une bonne partie des artisans anglais dans le même temps qu'il impose de conquérir toujours plus de marchés extérieurs⁹⁸. Misère au-dedans, agressivité au-dehors, ce n'est pas un signe de bonne santé.

La mission de la France

Depuis la fin du xvii^e siècle, un pays s'est constamment dressé face au char fou de la thalassocratie britannique : la France. Elle l'a fait d'abord en tant que « champion sincère du catholicisme », que l'Espagne, pour sa part, s'était contentée d'instrumentaliser au service de ses appétits impérialistes⁹⁹. Elle l'a fait plus généralement au nom du droit, et dans l'intérêt de tous :

L'indépendance de la navigation, le droit sacré des neutres, le principe que le pavillon couvre la marchandise, telle a toujours été la politique de la France. Pendant un siècle, les flottes française et anglaise ensanglantèrent les mers, les unes pour défendre la liberté des peuples commerçants, les autres pour leur dicter les plus odieuses lois [...]. Nos troubles civils, nos luttes avec l'Europe ont résolu la question en faveur de l'Angleterre¹⁰⁰

– provisoirement du moins.

La conjoncture est en effet propice à une reprise de la lutte. D'abord, on l'a vu, parce que l'*hybris* de l'Angleterre la rend aussi vulnérable qu'elle semble puissante. Ensuite, parce que la France peut compter sur de nouvelles alliances. Depuis 1815, l'Europe continentale s'est industrialisée et a donc besoin de débouchés maritimes : de ce fait, « ne sera-t-elle pas, dans un avenir plus ou moins rapproché, mise au ban des intérêts anglais, et ses alliances ne sont-elles pas avec les puissances qui posséderont une marine ? ». Enfin, on assiste au décollage maritime des États-Unis : les mêmes causes produisant les mêmes effets, ils risquent eux aussi de se trouver en butte à l'hostilité d'Albion. « Il est donc de notre intérêt de voir grandir la jeune Amérique, car tout ce qu'elle ôte de force à l'Angleterre, elle le donne à l'équilibre européen »¹⁰¹. C'était d'ailleurs à quoi tendait Louis XVI en aidant les Treize colonies à se libérer du joug britannique. En somme, la mondialisation économique débouche sur la mondialisation de problématiques politiques jusque-là limitées à l'Europe : « Les intérêts commerciaux, la marine qui en est la base, rapprochent les

98 *Ibid.*, t. II, p. 538.

99 *Ibid.*, t. I, p. 55.

100 *Ibid.*, t. I, p. 230.

101 *Ibid.*, t. III, p. 400.

distances »¹⁰² et dès lors « la grande pensée de Richelieu » – l'équilibre des puissances – « trouve une application, de plus en plus directe, dans la situation du monde »¹⁰³.

La France est évidemment toute désignée pour reprendre la direction du combat contre la thalassocratie britannique, comme elle l'a déjà fait pendant la guerre d'Indépendance américaine. « Puissance prépondérante » du continent par ses ressources, elle en est la « tête de pont » maritime par sa position géographique¹⁰⁴. Au demeurant, elle seule peut fournir aux États-Unis l'aide dont ils ont besoin pour se doter d'une vraie marine de guerre : « Seule contre l'Angleterre, [l'Amérique] sera vaincue ; avec une puissance maritime qui pourra lui fournir un matériel assez considérable pour tirer parti de son personnel en matelots, elle deviendra une auxiliaire irrésistible »¹⁰⁵.

Tous les espoirs sont donc permis à la France, pour peu qu'elle tire les leçons de son histoire :

46

Ce n'est plus sur la rive droite du Rhin que nous devons fixer nos frontières, laissons-les flotter sur l'océan. Puissance essentiellement continentale [...], nous aurons toujours l'Europe et l'Angleterre contre nous. Puissance maritime de premier ordre, devenant comme le centre et le pivot de tous les intérêts commerciaux et maritimes de l'Europe, nous l'aurons avec nous contre l'Angleterre¹⁰⁶.

LAPEYROUSE-BONFILS ET LA GÉNÉALOGIE DE LA PENSÉE NAVALE

Prédécesseurs

Il vaudrait la peine de voir ce que Lapeyrouse-Bonfils doit aux auteurs du XVIII^e siècle qu'il cite, Montesquieu, Raynal et Burke ; nous nous y employons. Un mot, en attendant, de ses devanciers immédiats. Il existe des similitudes frappantes entre son *Histoire de la marine française* et les *Considérations historiques sur l'empire de la mer* publiées en 1810 par le baron Malouet. Le fil conducteur de ce très anglophobe opuscule est le texte d'Isocrate sur le caractère tyrannique de la thalassocratie, que reprend Lapeyrouse-Bonfils. Comme ce dernier, Malouet appelle à l'insurrection des peuples continentaux contre le joug d'Albion. La France devra naturellement en prendre la tête. Elle ne

102 *Ibid.*, t. III, p. 398.

103 *Ibid.*, t. III, p. 401.

104 *Ibid.*, t. III, p. 400.

105 *Ibid.*, t. II, p. 542.

106 *Ibid.*, t. III, p. 402.

vaincra l'Angleterre qu'en tirant les conclusions de ses déboires navals passés, et notamment en évitant l'erreur de l'Ancien Régime, qui a trop privilégié la marine de guerre au détriment de la marine marchande¹⁰⁷. Il est donc très probable que Lapeyrouse-Bonfils ait lu Malouet, ne serait-ce que parce que ce dernier, intendant de la Marine sous Louis XVI, préfet maritime sous Napoléon et ministre de la Marine sous Louis XVIII, incarnait la continuité de la tradition navale française malgré l'alternance des régimes.

De même Lapeyrouse-Bonfils est-il souvent au diapason de Barbier de La Serre, qui dirigeait le Collège royal de la Marine au moment où il y entra. La Serre avait combattu aux Indes sous Suffren, émigré en 1791, et publié à Londres, en 1813, des *Essais historiques et critiques sur la marine de France* qui furent réimprimés en France l'année suivante. À ses yeux, la fécondité du terroir français prédisposait ses habitants à être paysans plutôt que marins, mais les données sociopolitiques n'en primèrent pas moins les données géographiques. En effet, la noblesse française méprisait le commerce maritime. La noblesse anglaise, au contraire, s'y intéressa de bonne heure, car contrôlant le pays par le biais du Parlement, elle avait besoin d'argent pour acheter les voix des électeurs. Un autre facteur qui a compromis la maritimisation de la France est qu'il lui fallait par priorité défendre des frontières terrestres très exposées. De tout cela, La Serre ne déduit nullement que le pays n'ait aucun avenir sur mer. En effet, sa richesse lui permet de lancer de grandes flottes et de réparer rapidement les pertes qu'elles peuvent subir. Quant au boulet continental, il peut s'en affranchir par une alliance avec l'Europe contre la tyrannie maritime d'Albion¹⁰⁸.

C'est également un optimisme mesuré qui, en 1832, caractérise les *Considérations navales* du contre-amiral Grivel, dont il a déjà été question. Pour lui, comme pour Malouet et La Serre, les handicaps maritimes que la France doit à sa géographie n'ont rien de rédhibitoires et ne sauraient faire oublier les atouts dont elle dispose : une sage politique peut faire prévaloir ceux-ci sur ceux-là. Mais Grivel développe aussi une idée qu'on ne trouvait pas chez ses prédécesseurs : celle de l'alliance naturelle entre les puissances maritimes secondaires d'Europe et la jeune république américaine, dont le rapide

¹⁰⁷ Baron Malouet, *Considérations historiques sur l'empire de la mer chez les Anciens et les Modernes*, Anvers, Le Poittevin – Delacroix, 1810, *passim*. Cet opuscule reprend un texte paru en plusieurs livraisons dans les *Archives littéraires*, puis dans *Le Moniteur* en 1805. Il sera réédité fin 2012 dans le *Corpus des écrivains militaires en langue française* fondé par Hervé Coutau-Bégarie, avec une préface de notre cru.

¹⁰⁸ Chevalier de La Serre, *Essais historiques et critiques sur la marine de France de 1661 à 1789, et les principaux objets qui y sont relatifs*, Paris, Janot et Cotelle, 1814, *passim*. Des morceaux choisis en seront donnés dans le *Corpus des écrivains militaires en langue française*, avec une préface de notre cru.

développement maritime fait un acteur à part entière des nouveaux équilibres planétaires¹⁰⁹. Nous avons vu que Lapeyrouse-Bonfils avait repris ce thème.

Postérité

48

Les recherches que nous avons entreprises permettront de préciser l'influence de Lapeyrouse-Bonfils sur les historiens ou décideurs navals français de son temps et des générations ultérieures. Mais sans doute est-ce principalement outre-Atlantique qu'il faut chercher sa postérité. En effet, dans la préface de sa célèbre *Influence de la puissance maritime*, Mahan vante « le génie et l'éducation » des écrivains navals français, qui excellent à démêler l'écheveau des causes là où l'empirisme britannique se contente d'enregistrer les faits¹¹⁰. Il reconnaît ailleurs s'être inspiré de Lapeyrouse-Bonfils, dont il salue « la manière philosophique » d'envisager l'histoire maritime et navale dans sa relation à l'histoire générale¹¹¹. C'est manifestement, parfois explicitement, à Lapeyrouse-Bonfils qu'il emprunte nombre de ses considérations sur les facteurs géographiques, psychologiques et politiques de la puissance maritime, son insistance sur la nécessité d'une marine marchande comme préalable au développement de la marine militaire, sa critique de la défensive sur mer comme ses vues sur la complémentarité de la guerre de course et de la guerre d'escadre, en un mot tout ce qui a fait sa gloire¹¹².

Force est cependant de constater que la source vaut mieux que sa copie. Pour Mahan, la puissance maritime domine l'histoire universelle ; Lapeyrouse-Bonfils montre que cette domination est comparativement récente. Là où Mahan suggère que l'insularité de l'Angleterre la voue *ipso facto* à dominer les mers, Lapeyrouse-Bonfils fait de la thalassocratie britannique la conséquence d'un système politique et social daté. Et s'il admet, comme Mahan, que la prospérité intérieure de la France a contribué à la détourner de la mer, il n'en souligne pas moins qu'on ne construit ni marine marchande ni marine militaire sans une telle prospérité. La mer est en effet un multiplicateur de puissance, ce qui suppose en amont des atouts à multiplier. Qu'on puisse utiliser ces atouts pour des objectifs purement continentaux ne change rien à l'affaire : les données naturelles ne déterminent pas des fatalités, elles dessinent des possibilités qui

109 Jean Grivel, *Considérations navales en réponse à la brochure de M. de Pradt...*, *op. cit.*, *passim*.

110 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History* (1890), trad. fr. *Influence de la puissance maritime dans l'Histoire*, Paris, L.-Henry May, 1899, p. 6.

111 Cité par Bruno Colson, « Histoire et stratégie dans la pensée navale américaine », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, vol. II, p. 163-179, *loc. cit.*, p. 165.

112 Voir notre livre *Une éducation géostratégique – La pensée navale française, de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004, chap. V. Sur Mahan en général, voir Jean-José Ségéric, *L'Amiral Mahan et la puissance impériale américaine*, Rennes, Marines éditions, 2010.

se prêtent à des exploitations très diverses. Au déterminisme sommaire de Mahan s'oppose donc le possibilisme de Lapeyrouse-Bonfils. Possibiliste encore l'approche de ses prédécesseurs, les Malouet, La Serre (lui aussi cité par Mahan) et autres Grivel, au point qu'on peut sans doute parler d'une tradition nationale. Hervé Coutau-Bégarie l'a retrouvée chez l'amiral Castex, dont le traitement nuancé des facteurs géographiques rappelle la manière de Vidal de La Blache¹¹³.

Enfin, on est frappé par la proximité de Lapeyrouse-Bonfils et de Carl Schmitt en ce qui concerne les fondements idéologiques du *Sea Power*. Comme l'historien français, dont il partageait le catholicisme et les convictions contre-révolutionnaires, le juriste allemand a insisté sur le rôle du protestantisme dans l'élaboration de l'identité navale britannique¹¹⁴, donnée confirmée par Nicholas Rodger¹¹⁵. Schmitt a également imputé à la thalassocratie britannique, et plus largement anglo-saxonne, la lourde responsabilité d'avoir imposé au monde entier un système fondé sur une marchandisation illimitée, une déterritorialisation négatrice des souverainetés et une dérégulation porteuse des pires violences, ce qui rappelle le procès intenté par Lapeyrouse-Bonfils à l'*hybris* d'Albion¹¹⁶. L'influence directe nous semble ici peu probable, mais la parenté des conceptions n'en atteste pas moins la portée philosophique de l'*Histoire de la marine française*.

La destinée de Lapeyrouse-Bonfils rappelle à certains égards celles de Thucydide, de Machiavel, de Clausewitz et de Mahan : tous trouvèrent dans l'écriture la rédemption d'une carrière militaire marquée par l'échec, ou du moins fort inférieure à leurs espérances. Par ailleurs, Lapeyrouse-Bonfils joua auprès de Mackau le même rôle que Mahan auprès de Theodore Roosevelt et Corbett auprès de Lord Fisher, celui de l'historien interrogeant le passé pour éclairer – et souvent justifier – les choix du présent. Les parallèles s'arrêtent malheureusement là, car Lapeyrouse-Bonfils est à peu près tombé dans l'oubli. Par une triste ironie des choses, il mourut alors que la *Revue maritime et coloniale* était en train de publier sous forme de feuilleton l'*Influence de la puissance*

113 Hervé Coutau-Bégarie, *La Puissance maritime – Castex et la stratégie navale*, Paris, Fayard, 1985, *passim*.

114 Carl Schmitt, *Land und meer – Eine weltgeschichtliche Betrachtung* (1944, rééd. 1981), trad. fr. Jean-Louis Pesteil, *Terre et mer – Un point de vue sur l'histoire mondiale*, Paris, Éditions du Labyrinthe, 1985, *passim*.

115 Nicholas A. M. Rodger, « Une spécificité française vue de Grande-Bretagne », *Revue d'histoire maritime*, n°14, 2011, p.213 -216, *loc. cit.*, p. 215

116 Carl Schmitt, *Der Nomos der Erde* (1950), trad. fr. *Le Nomos de la Terre*, Paris, PUF, 2008, *passim*.

maritime dans l'Histoire. Il n'est pas impossible que les premiers chapitres lui en soient tombés sous les yeux, auquel cas il y a certainement reconnu la caricature de sa propre pensée. Pourquoi cette caricature a-t-elle éclipsé l'original ? Sans doute parce qu'elle vit le jour dans une Amérique en pleine expansion, qui se cherchait une nouvelle frontière après l'achèvement de la conquête de l'Ouest et dont les ambitions navales n'étaient pas bridées par le souvenir d'accablantes défaites. Laissons la conclusion à Joseph de Maistre, auteur qu'appréciait sans doute Lapeyrouse-Bonfils :

La réputation des livres [...] dépend bien moins de leur mérite intrinsèque que des circonstances. [S'ils] paraissent dans des circonstances favorables, s'ils caressent de grandes passions, s'ils ont pour eux le fanatisme prosélytique d'une secte nombreuse et active, ou, ce qui passe tout, la faveur d'une nation puissante, leur fortune est faite¹¹⁷.

¹¹⁷ Joseph de Maistre, *Les Soirées de Saint-Pétersbourg – Entretiens sur le gouvernement temporel de la Providence* (1821), rééd. Paris, Éditions du Sandre, 2005, p. 197.

LA MARINE, « CITÉ TERRESTRE » DE L'AMIRAL AUPHAN

Jean-Baptiste Bruneau
Maître de conférences à l'université Bretagne-Sud
CNRS UMR 6258 - CERHIO

Il y a quelque paradoxe à s'interroger sur la vision de la puissance maritime dans la pensée de l'amiral Auphan au regard de l'absence apparente de développements substantiels d'un tel concept dans ses écrits. En effet, à la différence des amiraux Darrius et Daveluy pour l'avant 1914, ou de l'amiral Castex pour l'entre-deux-guerres, l'amiral Auphan n'est nullement un théoricien de la puissance maritime. Cependant, deux éléments jouent en faveur d'une telle interrogation. La première est qu'avant même de prendre les responsabilités politiques qui sont les siennes au cours de la guerre¹, il est un familier des lieux de pouvoir où s'élaborent la politique navale, ayant rejoint les cabinets militaires de deux ministres de la marine, Georges Leygues et François Piétri, acteurs essentiels du redressement naval au cours de l'entre-deux-guerres, familiarité qui laisse supposer, au minimum, une réflexion sur les moyens de cette politique. Nul doute pour l'amiral Darlan, chef d'État-major de la Marine, que ces passages par la rue Royale, aient enrichi l'expérience de cet officier, dont les compétences techniques et de commandement sont reconnues, justifiant sa désignation, dès juillet 1940, comme le futur chef de la Marine française². La seconde est l'importance de son œuvre au lendemain de la seconde guerre mondiale, œuvre dont une partie est consacrée à l'histoire de la Marine française, dans la perspective de l'école historique telle qu'elle est illustrée par l'amiral Mahan, qui cherche à tirer des lois générales de l'enseignement des faits historiques. Si sa définition de la puissance maritime ne recouvre pas nécessairement l'acception

- 1 Après avoir occupé les fonctions de sous-chef d'État-major à l'Amirauté française, chargé de la marine marchande du 15 juillet 1940 au 1^{er} septembre 1941, il prend celles de chef d'État-major de la Marine et de directeur des services de la marine marchande jusqu'au 18 avril 1942, date à laquelle il accède au Secrétariat d'État à la Marine jusqu'au 18 novembre 1942.
- 2 Comme l'écrit l'amiral Darlan, « en ce qui concerne le capitaine de vaisseau Auphan je ne peux que maintenir mon appréciation élogieuse et répéter que je considère qu'il est parfaitement qualifié pour devenir dans quelques années le grand chef militaire de la marine ». – SHD-Marine, TTA 1, « Lettre amiral Darlan, CECFMF, à Ministre de la Marine a/s propositions de nominations d'officiers généraux », 5 octobre 1939.

de ses devanciers, elle constitue cependant un élément essentiel de sa pensée, même s'il l'entend de manière originale par rapport aux théoriciens classiques de la puissance navale à l'époque contemporaine.

52 Cela étant, si l'on excepte la conférence qu'il prononce devant les élèves-officiers en tant que commandant de la *Jeanne d'Arc*³, il est difficile de se faire une idée de la réflexion menée par l'amiral Auphan sur la puissance maritime avant la publication de ses premiers ouvrages, après la seconde guerre mondiale. C'est donc bien une pensée *a posteriori* qu'il faut ici exposer, pensée dont les conclusions sont largement induites par la volonté d'expliquer, voire de justifier, le sens de son action à la tête de la Marine française pendant la guerre. Ainsi, il convient d'abord de s'interroger sur les conditions de production de cette œuvre dont il faut rappeler qu'elle ne concerne la Marine que de manière marginale, les combats politiques et religieux des années d'après-guerre ayant très largement occupé les écrits de l'amiral. Mais l'importance marginale occupée par la Marine dans son œuvre ne constitue pour autant pas une gêne en raison d'une pensée qui plaque quelques principes simples, déduits de l'observation des événements historiques, sur différents objets, la Marine dont il est issu, mais aussi l'Empire, l'évolution religieuse ou le travail.

Pour l'amiral Auphan, la Marine est d'abord un outil naval, l'instrument au service d'une politique extérieure dont la dimension doit être proportionnée à cette politique dans la logique d'une puissance relative. Mais, de manière contradictoire, la Marine est aussi le thermomètre de la santé d'un pays dont le rang témoigne de la vitalité de celui-ci, conception qui induit la nécessité d'une puissance qui se doit d'être absolue. Enfin, parce que sa puissance est un principe absolu, au-delà des contingences de l'utilité politique, elle est un conservatoire, le réservoir des forces vives de la nation dont la sauvegarde conditionne la renaissance de la patrie.

* * *

L'œuvre de l'amiral Auphan s'inscrit dans un contexte de justification de son action et dans une optique de combat. Ayant eu sa carrière définitivement arrêtée par l'épuration, il dispose du temps libre nécessaire à une reconversion. Il entame alors une carrière d'écrivain, de polémiste, d'historien et d'essayiste dans une logique qui reste pour lui celle du service de la France en général et de la Marine en particulier, au rayonnement de laquelle il veut contribuer⁴. Proscrit,

³ Capitaine de frégate Auphan, *Les Forces morales chez l'officier* (SHD-Marine. 3 S 1845).

⁴ Amiral Auphan, « Le sel de la terre », dans *La Marine dans l'histoire de France*, Paris, Plon, 1955, p. XV.

son œuvre est accueillie dans les milieux néo-vichystes qui se constituent à la Libération. Outre sa production journalistique aux *Écrits de Paris* et à *Rivarol*, il publie l'essentiel de son œuvre des années 1950 aux éditions Self puis chez Plon, où il est accompagné par René Wittmann, figure légendaire du milieu maurrassien de l'après-guerre, proche d'*Aspects de la France*, responsable de la jeune maison d'édition Self, avant de poursuivre son activité éditoriale chez Plon⁵. Il y a toutefois une exception : la publication en 1958, avec Jacques Mordal, d'une histoire de la Marine française pendant la seconde guerre mondiale aux éditions Hachette⁶, histoire qui est la référence incontournable, et unique de l'histoire de la Marine française, jusqu'à la parution de l'ouvrage de Philippe Masson⁷. Il publie ensuite le reste de son œuvre aux éditions France-Empire, à l'exception de son *Histoire de la Méditerranée*, parue aux éditions de La Table Ronde⁸.

Si l'histoire de la Marine est présente dans l'œuvre de l'amiral Auphan, elle n'en constitue pas l'essentiel au regard de la place prise par le combat contre la décolonisation et le communisme dans le cadre de la guerre froide. La démarche qu'il adopte de manière systématique, est une réflexion sur le temps long, afin de dégager des séquences historiques, propre à nourrir son combat. Cet intérêt pour l'histoire, dont témoignent les titres de ses ouvrages, dont beaucoup comprennent le terme « histoire », que ce soit pour en souligner les « grimaces », les « échéances », ou les « convulsions »⁹, est tout à fait révélateur de la méthode qu'il applique dans ses ouvrages sur la Marine. Dans une logique propre à l'école historique, que n'auraient démenti ni l'amiral Mahan ni la formation de l'École de Guerre navale des années d'entre-deux-guerres, qui « fut sans conteste l'âge d'or des études historiques¹⁰ », c'est de la connaissance des faits historiques que

- 5 Sur René Wittmann, on consultera avec profit les développements de Guillaume Gros dans *Philippe Ariès. Un traditionaliste non-conformiste. De l'Action française à l'École des hautes études en sciences sociales*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2008, p. 105, 108 et 123.
- 6 Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française dans la seconde guerre mondiale*, Paris, Hachette, 1958. Cet ouvrage suscitera l'ire de la rue Royale, évoquée par l'amiral Philippon qui y voit la raison du renvoi du capitaine de frégate Rostang, commandant du Service historique de la Marine, et de la mise à pied du médecin de la marine, Hervé Cras – dont Jacques Mordal est le pseudonyme – encore en activité. – Vice-amiral Jean Philippon, *La Royale et le roi*, Paris, Éditions France-Empire, 1982, p. 304.
- 7 Philippe Masson, *La Marine française et la guerre 1939-1945*, Paris, Tallandier, 1991.
- 8 Paul Auphan, *Histoire de la Méditerranée*, Paris, La Table Ronde, 1962.
- 9 Amiral Auphan, *Les Grimaces de l'Histoire*, Paris, Les Îles d'Or, Librairie Plon, 1951 ; *id.*, *Les Échéances de l'Histoire ou l'éclatement des empires coloniaux d'occident*, Paris, Les Îles d'Or, 1952 ; *ibid.*, *Les Convulsions de l'Histoire ou le drame de la désunion européenne*, Paris, Les Îles d'Or, 1954.
- 10 Contre-amiral Rémi Monaque, *L'École de Guerre navale (1896-1993)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995, p. 173.

peuvent être tirées des leçons pour le présent. C'est donc de l'observation de la puissance maritime passée que semble naître l'essentiel de sa conception de la puissance actuelle.

À ce titre, l'intérêt porté à l'histoire par l'amiral Auphan pour en tirer des leçons est bien fils de son temps. En effet, le ^{xx}^e siècle, avec les amiraux Darrieus et Daveluy, voit triompher en France l'école historique qui cherche à dégager des leçons de l'histoire. Mais, à la différence de ces derniers, l'amiral Auphan n'en tire quant à la stratégie navale que des conclusions limitées et qui peinent à s'élever au-dessus de principes généraux, voire de lieux communs répandus dans les milieux navalistes de la III^e République durant l'entre-deux-guerres. Si la faiblesse de cette conceptualisation stratégique apparaît cependant secondaire, c'est bien parce que l'amiral Auphan ne cherche pas à limiter l'enseignement de l'histoire au seul champ de la puissance maritime, mais l'élargit en permanence à celui de la puissance de l'État, notion vague qui lui permet de développer des principes de politique intérieure.

54

Mais cette conception n'est pas une conceptualisation, et l'amiral Auphan se défend d'être un théoricien. Il rejette d'ailleurs les constructions intellectuelles complexes d'ordre théorique au nom d'un bon sens qui lui apparaît comme la marque révélatrice de l'homme d'action. De manière très révélatrice, la qualité qu'il met en exergue pour évoquer les hommes qu'il a pu rencontrer, et dont il apprécie le talent, est ce fameux « bon sens » qu'il reconnaît chez Darlan¹¹, chez Georges Leygues¹², chez son professeur à l'École de guerre navale, Henry Moysset¹³, et il n'est pas jusqu'à Richelieu, sans doute en récompense de son action en faveur de la Marine, qui ne se voit lui aussi nanti d'une « énergie réaliste et [d'un] solide bon sens »¹⁴. Les débats théoriques sur la puissance maritime, pourtant très riches dans les années d'entre-deux-guerres aussi bien dans le monde anglo-saxon avec Corbett ou Richmond qu'en France avec Castex, ne semblent pas l'avoir suffisamment intéressé pour qu'il les évoque dans ses travaux, ou dans ses mémoires, ne retenant de son passage à l'École de guerre navale, où il fut pourtant l'élève de Castex, que les noms de l'amiral Mouget et d'Henry Moysset, dont il cite le cours sur les thalassocraties, mais essentiellement pour souligner le coup de projecteur qui illuminait le problème,

11 Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 24.

12 « Plus je vais, plus il me semble que c'est encore le ministre de la marine qui a le plus de bon sens, d'honnêteté politique et de patriotisme. Mais, seul, il est impuissant », dans Amiral Auphan, *L'Honneur de servir*, Paris, Éditions France-Empire, 1978, p. 124.

13 *Ibid.*, p. 114.

14 Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 14.

sans s'aventurer à en évoquer ni la teneur, ni les conclusions qui pouvaient en être tirées¹⁵.

Ses ouvrages sur la Marine témoignent d'ailleurs du peu d'intérêt de l'amiral pour la théorisation qui lui apparaît comme une construction abstraite peu utilisable pour l'action. Il est ainsi très symptomatique de le voir opposer « les abstractions politiques qui poussent le mythe jusqu'au mensonge et des institutions réalistes comme la Marine qui, étant plus concrètes et plus humaines, sont mieux enracinées dans la vérité »¹⁶. À maints égards, c'est un politique et non un théoricien, un pragmatique qui ne raisonne pas en termes de concept mais d'utilité et d'efficacité, comme le montre notamment le rôle qu'il tient dans la réorganisation de la marine marchande au début de la guerre. Si les circonstances de l'histoire l'ont amené à théoriser son action politique, dont la puissance maritime est un instrument parmi d'autres, cette théorisation s'intéresse bien plus aux principes qu'à ses outils.

En réalité, l'amiral Auphan projette assez largement ses conceptions de la puissance navale sur telle ou telle période historique, dont il sait qu'elle a été ou non florissante, pour appuyer un propos déjà largement construit. Pour ne citer qu'un seul exemple, il attribue la perte des colonies, suite à la guerre de Sept Ans, à l'absence d'une Marine digne de ce nom, sans jamais s'interroger sur la capacité que pouvait avoir la France de conserver, à long terme, l'immense empire français d'Amérique totalement sous-peuplé au regard des colonies britanniques¹⁷. Pour lui, on le devine, l'essentiel n'est pas là ; le développement sur la Marine de Louis XV n'est évidemment qu'un prétexte à montrer une des fonctions essentielles de la Marine, à savoir conserver un empire, leçon qui, en 1955, dans le souvenir de la seconde guerre mondiale et de celui de la guerre d'Indochine, n'a évidemment rien de fortuit.

* * *

15 Amiral Auphan, *L'Honneur de servir*, op. cit., p. 114.

16 Amiral Auphan, *La Marine dans l'histoire de France*, op. cit., p. XV.

17 Il ne s'agit évidemment pas de juger, aujourd'hui, la précision des connaissances de l'amiral Auphan sur tel ou tel aspect de l'histoire de la Marine, ce dernier étant tributaire, comme tout historien, des connaissances de son temps. Cela étant dit, le système consistant à dégager des lois générales de l'histoire prête aisément le flanc à la critique, *a fortiori* quand ces lois, parce qu'elles répondent aux exigences politiques de l'heure, semblent déjà écrites. Il semble dans cette logique bien infidèle à l'ambition de son commandant à l'École de Guerre navale, l'amiral Ratyé, qui déclarait dans son discours du 21 novembre 1924 : « nous fouillons l'histoire, non avec le désir d'en tirer argument pour des idées préconçues, mais avec l'ambition formelle d'en tirer la vérité. Nous laissons à la raison l'effort d'interprétation, puis l'effort d'extrapolation dans l'avenir ». – Contre-amiral Remi Monaque, *L'École de Guerre navale (1896-1993)*, op. cit., p. 173.

La puissance maritime est pour l'amiral Auphan avant tout un outil, l'instrument d'un État au service de sa puissance. La recherche d'une Marine puissante n'apparaît donc pas de prime abord comme un absolu conditionnant la puissance de l'État, mais comme une condition du maintien de cette dernière. À l'inverse de la pensée navaliste, il apparaît vain de penser une thalassocratie française dans laquelle tous les efforts de l'État doivent se concentrer sur le développement de la puissance maritime. En effet, outil entre les mains de la politique que doit assumer la France, puissance mondiale, elle est limitée par les besoins de cette politique. Il ne s'agit pas d'avoir la plus puissante Marine du monde, le plus grand nombre de bâtiments, mais d'avoir une Marine qui réponde aux besoins de la nation et de la politique qu'elle se fixe, « la marine de guerre [n'étant] qu'un instrument de la politique, une arme désintéressée aux ordres du chef de l'État »¹⁸. Ainsi, évoquant la guerre de Crimée et la Marine du Second Empire, il rappelle que « pas plus qu'aujourd'hui elle n'avait à juger les fins politiques auxquelles elle concourait. Mais sans elle, ces fins n'eussent jamais été atteintes »¹⁹. Dans cette logique, et compte tenu de la position géographique de la France, « dans un pays ouvert à l'invasion continentale comme le nôtre, la Marine ne remplit pas la fonction défensive la plus urgente »²⁰.

Cependant, force d'appoint, elle ne saurait être tenue pour quantité négligeable, en raison des missions essentielles qu'elle doit assumer dans la défense du pays. Ces missions sont très rapidement évoquées par l'amiral Auphan qui se contente de rappeler la note de Georges Leygues du 15 octobre 1929 qui précise que la Marine doit assurer une triple mission qui est celle d'assurer « la liberté des communications de la métropole avec l'Afrique du Nord et les colonies françaises, d'assurer la sécurité et l'intégrité du littoral français et d'assurer la liberté d'importation de tous les produits indispensables au pays pour subsister et pour se défendre »²¹. À partir de 1940, sous l'Occupation, elle permit d'assurer « la pérennité de la patrie – *terre des pères* au sens littéral du mot – en permettant aux Français de subsister, malgré les servitudes imposées à notre navigation par la défaite »²². Loin d'être originale, cette conception élémentaire des missions de la Marine semble un décalque assez banal de la pensée de l'État-major de la Marine des années d'entre-deux-guerres dont il est très proche par son parcours d'officier. Au point que sa pensée semble une simple transcription de la vulgarisation effectuée à la veille de la seconde

18 Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 15.

19 Amiral Auphan, *La Marine dans l'histoire de France*, *op. cit.*, p. 201.

20 *Ibid.*, p. XIII.

21 Amiral Auphan, *L'Honneur de servir*, *op. cit.*, p. 137.

22 Amiral Auphan, *La Lutte pour la vie (1940-1942)*, Paris, Les Îles d'Or, Éditions Self, 1947, p. 28.

guerre mondiale par Espagnac du Ravay pour louer l'œuvre de l'amiral Darlan : « défendre nos communications maritimes ainsi que le littoral et les ports de la métropole et de nos territoires d'outre-mer »²³.

On retrouve cette similarité de vues dans la définition des déterminants de la puissance navale qui semblent une très exacte paraphrase de cette parole officielle ; ainsi, là où Espagnac du Ravay écrit que, « compte tenu de l'organisation politique, de l'état social, économique et financier d'un pays, trois éléments principaux déterminent la puissance et la composition de la flotte : – la géographie, élément qui ne varie pas ; – la puissance et la composition des flottes étrangères, élément variable, qui peut être connu, et dont l'évolution est relativement lente ; – la situation politique internationale, élément changeant, dont l'évolution peut être rapide », répond l'introduction de *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale* où il est rappelé que « suivant sa position géographique, sa structure et sa puissance navale relative, chaque pays a sa manière d'utiliser en temps de guerre les possibilités que la mer lui offre »²⁴. Similitude si grande qu'on peut même se demander dans quelle mesure l'ouvrage, commandité par Darlan, n'est pas autant l'œuvre du commissaire de La Monneraye²⁵ que de l'amiral Auphan.

De manière très classique, c'est la conservation des territoires d'outre-mer qui apparaît comme la mission première de la Marine française, classicisme qui s'inscrit dans le double héritage de la pensée française des années d'entre-deux-guerres, et dans celle de la justification des choix du régime de Vichy après 1945. L'amiral Auphan, à l'inverse de l'amiral Castex, convaincu de la nécessité d'un repliement sur l'Afrique du Nord et d'un abandon des possessions d'Extrême-Orient²⁶, est, comme la majorité de ses contemporains²⁷, résolu à maintenir les possessions impériales de la « plus grande France », sans pour autant préciser les raisons stratégiques qui justifient une telle résolution, au point qu'on peut se demander si ce souci n'est pas dicté davantage par des considérations de puissance nationale que par des impératifs de stratégie navale. De manière révélatrice, la place qu'il attribue à la Marine dans son *Histoire de la décolonisation* apparaît très réduite en regard des impératifs de civilisation occidentale. Cette mission

23 Espagnac du Ravay, *Vingt ans de politique navale (1919-1939)*, Grenoble, Arthaud, 1941, p. 26-27.

24 Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 45.

25 Hervé Coutau-Bégarie, Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989, p. 79.

26 Sur la pensée stratégique de l'amiral Castex, on renverra à l'ouvrage d'Hervé Coutau-Bégarie, *Castex, le stratège inconnu*, Paris, Economica, 1985.

27 Sur cette question, voir l'article de Raoul Girardet, « L'apothéose de la plus grande France : l'idée coloniale devant l'opinion française (1930-1935) », *Revue française de science politique*, 18^e année, n°6, 1968, p. 1085-1114.

de protection de l'Empire apparaît d'autant plus évidente après 1945 que la fonction nourricière de ce dernier s'est révélée indispensable à la métropole, fonction dont l'amiral Auphan, en charge de la marine marchande de juillet 1940 à novembre 1942, a pu apprécier l'importance, et que c'est de l'Empire que s'est amorcée la libération du territoire à partir de novembre 1942. La Marine qui assure, depuis la défaite de 1940, le lien entre l'Empire et la métropole apparaît, dès lors, comme l'élément essentiel de la survie et de la reconquête dans une logique propre à la pensée néo-vichyste des années d'après-guerre qui n'a de cesse de justifier l'action du gouvernement de la Révolution nationale²⁸ ; en effet, si la France « n'avait pas pu s'appuyer pendant deux ans sur ce qui lui restait de puissance navale, le drame de 1940 eût été un tel effondrement que l'Empire n'aurait jamais pu rentrer dans la guerre »²⁹.

Outil de la puissance de l'État, la Marine est aussi le baromètre de cette puissance dans une logique propre cette fois à la pensée navaliste. La puissance maritime est ainsi le reflet de la puissance d'un État, raison pour laquelle il apparaît indispensable de défendre une hiérarchie navale dans laquelle la France se doit d'avoir une des premières places. De manière très révélatrice, l'amiral Auphan ne cesse de s'affliger des conséquences supposées des traités de désarmement naval de l'entre-deux-guerres, notamment celui de Washington, qui auraient ravalé la marine française à un rang subalterne, à égalité avec la marine italienne. Il vitupère ainsi une situation qui, « pour des raisons obscures, aussi idéologiques que politiques », a conduit « la France [à être] l'unique victime du nouveau traité (de Washington). À peu près seuls, ses marins le comprennent. Ils vont s'ingénier pendant vingt ans à redonner à leur pays la marine correspondant au rang qu'il occupe dans le monde. Ils savent que, dans le jeu diplomatique du temps de paix, la puissance d'un pays se mesure souvent à celle de sa flotte. Ils voient dans celle-ci l'étalon et comme le baromètre de la santé politique et morale de la patrie. Malheureusement, il ne suffit pas d'agir sur le baromètre pour produire le beau temps »³⁰.

Il rejoint en cela les critiques des milieux conservateurs sur le désarmement³¹, critiques partagées par les marins des années d'entre-deux-guerres qui ne

²⁸ Justification dont l'amiral Auphan est un des principaux artisans, dont témoignent, notamment, ses *Mensonges et vérité. Essai sur la France*, qui constitue une véritable apologie de l'œuvre entreprise sous l'égide du maréchal Pétain entre 1940 et 1944. Cf. Amiral Auphan, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*, Paris, Les Îles d'Or, Éditions Self, 1949, 191 p.

²⁹ Amiral Auphan, *La Marine dans l'histoire de France*, op. cit., p. XIII.

³⁰ *Id.*, p. 224-225.

³¹ Cf. Jean-Baptiste Bruneau, « La marine et le monde : L'Action française et le désarmement naval (1921-1930) », dans Georges-Henri Soutou et Martin 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.

peuvent pourtant, au lendemain de la seconde guerre mondiale, ignorer que les différents traités n'ont pas réellement nui à la Marine française, celle-ci ayant poursuivi sans entrave la construction d'une flotte dans le format que l'État-major avait défini au milieu des années 1920. Accuser la conférence de Washington d'être responsable de la faiblesse de la Marine française à la veille de la guerre apparaît en effet particulièrement délicat, d'abord parce que, pour certains types de bâtiments, notamment les porte-avions, les lacunes semblent bien plus la conséquence des hésitations de l'État-major que des réglementations internationales, ensuite et surtout parce que l'outil naval de 1939 apparaît, sous la plume de l'amiral Auphan, comme une réussite dont la France a tout lieu de s'enorgueillir. Il n'empêche : parce que la puissance navale a été limitée par des raisons politiques et non par des impératifs stratégiques, cette limitation est disqualifiée au mépris du bon sens³². Vitrine de la puissance française dans le monde, la Marine ne saurait être limitée sans que soit atteinte la grandeur de la nation. Parce que chaque marin présent sur un navire français incarne « une fraction de la puissance française »³³, il ne saurait être question d'en soustraire une seule unité.

Lorsque l'amiral Auphan résume sa pensée en affirmant ainsi qu'à « tort ou à raison, la puissance politique d'un pays en temps de paix, son poids diplomatique, son influence dans le monde se mesurent souvent à l'importance de sa marine »³⁴, il rejoint le discours très conventionnel des groupes de pression maritimes de l'entre-deux-guerres qui, via la Ligue maritime et coloniale, affirment que : « La marine est le thermomètre de la puissance et de la vitalité d'un peuple. Elle est le véhicule naturel de sa production dans le globe; c'est grâce à elle que notre expansion, et le million de nos compatriotes établis hors de nos frontières terrestres, peuvent soutenir la lutte contre nos rivaux. Que cette lutte soit victorieuse et aussitôt la répercussion s'en manifeste dans le pays par la prospérité, le travail, la richesse, dont une part revient à chaque citoyen. Que ce soit le contraire, et que nous arrivions à nous trouver en régression, c'est aussitôt l'appauvrissement, le marasme du commerce, de l'industrie, de l'armement, le chômage, en un mot, la crise »³⁵. Ce qui peut apparaître comme le fruit d'une démonstration logique n'est pourtant rien moins qu'évident. En effet, il y a très

32 En effet, alors que l'amiral Auphan attribue à ces conférences de désarmement tout le retard de la Marine française dans l'entre-deux-guerres, il dresse un tableau flatteur de la reconstruction de la Marine à la veille de la seconde guerre mondiale, sous l'égide de l'amiral Darlan et du ministre Georges Leygues. Cf. Amiral Auphan, *L'Honneur de servir*, op. cit., p. 130.

33 *Ibid.*, p. 192.

34 Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, op. cit., p. 21.

35 Maurice Rondet-Saint, « La part de la marine et des colonies dans le bloc France », *Revue des questions coloniales et maritimes*, novembre-décembre 1932, p. 98.

clairement une contradiction entre la cause et l'effet, contradiction qui l'amène à ne pas accorder le même rôle et la même dimension à la Marine : si elle est une cause, elle remplit la fonction d'un instrument, dont il accepte la limitation à des mission définies, si elle est une conséquence, elle est sans limites. L'amiral Auphan reste écartelé entre une pensée navaliste qui l'amène à postuler qu'il ne doit y avoir aucune limite à la puissance navale, parce qu'elle est le reflet de la puissance de l'État, et une pensée plus rationnelle qui l'envisage sous l'angle de son utilité pour la défense de la nation. Ce grand écart oblige ainsi à se demander comment le pragmatisme de l'amiral Auphan réussit à concilier cette célébration d'un navalisme avec la reconnaissance réaliste de l'impératif de concentration de ses efforts militaires sur ses frontières terrestres.

* * *

60 Les contradictions du discours de l'amiral Auphan ne permettent pas pour autant de balayer son propos au nom d'une introuvable cohérence. En effet, ces contradictions ne signifient nullement qu'il dédaigne les solutions pour atteindre cette puissance et l'idéal de cette puissance en politique intérieure. Car, en définitive, on peut se demander si l'amiral Auphan n'effectue pas un *distinguo* entre l'outil naval qui doit être puissant dans le cadre d'une politique extérieure ambitieuse, et la Marine, dont la puissance relève d'un absolu de politique intérieure, en raison de son rôle essentiellement politique de conservation des vertus françaises et de régénération du pays au lendemain des périodes de crises.

La Marine est en effet un conservatoire des vertus nationales, un « des refuges les plus désintéressés des valeurs morales traditionnelles »³⁶, « une des forces morales 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 »³⁷. Ces vertus sont clairement définies comme le « culte des valeurs traditionnelles de discipline, de droiture, de fidélité, de don de soi aux autres, dont la marine a toujours été dans notre pays une des expressions les plus pures »³⁸, et érigées comme le socle de tout relèvement de l'outil naval comme de la patrie, faisant des marins les disciples d'un ordre religieux et les soldats d'une nouvelle croisade. La puissance maritime, on le voit, est donc bien plus qu'un simple outil de politique extérieure qui justifierait la prétention à une suprématie vis-à-vis des autres nations et qui permettrait de l'atteindre comme de la conserver ;

36 Amiral Auphan, *La Marine dans l'histoire de France*, op. cit., p. 226.

37 *Ibid.*, p. XIII.

38 *Ibid.*, p. 229-230.

les aspects techniques, matériels, stratégiques, s'ils sont importants dans l'utilisation de cette puissance vis-à-vis de l'extérieur, sont dérisoires par rapport à l'enjeu, essentiellement spirituel, que la Marine permet de mettre en branle. L'amiral Auphan ne cherche d'ailleurs nullement à dissimuler cette composante spirituelle, n'hésitant pas à écrire que « la marine a conscience d'être une force matérielle et morale répondant honnêtement au sacrifice d'hommes et d'argent que le pays a consenti pour elle »³⁹.

Dès que le pays est soumis aux forces de dissolution de son unité, la Marine est une des premières victimes de ces forces centrifuges. Ainsi, au cours de la Révolution, c'est bien parce que la Marine subit, notamment à Brest, les attaques des francs-maçons qui appuient les actions délétères de la municipalité⁴⁰ ou d'un pasteur protestant, comme « Jean Bon, dit Saint-André », qui poursuit les officiers monarchistes et catholiques de son ire⁴¹, qu'elle est réduite à l'impuissance. Cette description des agents corrupteurs de l'unité française renvoie à l'outillage intellectuel de l'Action française dont l'imprégnation est considérable dans la pensée de l'amiral Auphan qui reprend à l'envi les parallélismes entre la continuité de l'action royale et la poursuite d'un effort sur la longue durée nécessaire à la création d'une Marine puissante⁴². Parce qu'elle est une force morale, elle est donc atteinte par les divisions du pays qui affectent son unité, principe qui assure sa grandeur et sa force. C'est la raison pour laquelle il défend le principe d'un corps d'officiers de marine homogène, aristocratique sous la Révolution, les éléments roturiers intégrés au cours de la guerre d'Indépendance américaine, n'étant pas « les plus solides, moralement, sous la rafale révolutionnaire »⁴³, et dont la valeur est prouvée par l'absence d'appartenance à des loges maçonniques dans les escadres et par la très faible proportion, dans les ports métropolitains ou coloniaux, de « véritables officiers d'épée »⁴⁴.

Le souci de l'amiral Auphan semble donc de préserver l'arche sainte de toute contagion d'éléments extérieurs dont l'influence est fondamentalement corruptrice. C'est ce qu'Étienne Schlumberger appellera le fantasme obstiné de l'État-Marine, « fantasme d'une élite : dominer le commun des mortels par ce

39 *Ibid.*

40 *Ibid.*, p. 128.

41 *Ibid.*, p. 131.

42 Sur cette question de l'imprégnation maurassienne de la Marine, je me permets de renvoyer à mon article, « La Royale et le roi. Les officiers de marine et l'Action française entre appartenance et imprégnation », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, *Marine, État, politique*, 2011, p. 93-116.

43 Amiral Auphan, *La Marine dans l'histoire de France*, *op. cit.*, p. 122.

44 *Ibid.*, p. 122.

qu'on pense être sa propre intelligence et par la discipline »⁴⁵. Car tel est bien la fonction ultime assignée à la Marine par l'amiral Auphan : une fonction régénératrice, le corps des officiers de marine devant jouer le rôle de « sel de la terre », ou encore de « levain dans la pâte »⁴⁶ pour une société entrée en décadence, l'unité du corps des officiers de marine devant servir de modèle à l'unité de la nation toute entière. Cette obsession de l'homogénéité, de l'unité est ainsi constamment invoquée comme la cause première de tous les succès. Ainsi, c'est bien parce que la Marine, dans ses deux composantes, navale et marchande, a été unie au cours de la seconde guerre mondiale que le pays a pu survivre à l'occupation du territoire, et c'est bien parce que l'État-major de la marine a pu conserver une unité de doctrine au cours de l'entre-deux-guerres que l'outil naval a pu être, à la veille du conflit, la magnifique réalisation que l'on sait. C'est grâce à cette unité de doctrine que, malgré les vicissitudes de la politique, seule responsable des errements passés, la politique navale a pu se maintenir. Ainsi, évoquant l'arrivée au pouvoir du Front Populaire, l'amiral Auphan n'hésite pas à affirmer que le changement de ministère avait été sans effet sur la politique « car nous avons une unité de doctrine et la nouvelle équipe de marins pensait exactement comme la précédente ; c'est là, soit dit en passant, tout le secret des progrès de la marine entre les deux guerres »⁴⁷.

Cette unité posée comme un absolu trouve un écho dans les appels à la réunification des marines, marchande et militaire ; sans être très originaux dans les années d'entre-deux-guerres, ces appels s'expliquent évidemment par le rôle joué par la marine marchande au cours de la seconde guerre mondiale et dont l'amiral Auphan, par ses fonctions, a pu mesurer l'importance. Si les raisons stratégiques sont au cœur de cette réflexion⁴⁸, elles appuient le rêve

45 Étienne Schlumberger, *L'Honneur et les rebelles de la marine française 1940-1944*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004, p. 211.

46 Amiral Auphan, *La Marine dans l'histoire de France*, op. cit., p. XIII.

47 Amiral Auphan, *Au service de l'Église. Paroles et écrits*, Paris, Éditions France-Empire, 1988, p. 51. L'amiral Auphan définit cette unité de doctrine comme « le lien horizontal entre partenaire » d'égal niveau[...]— qui permet à chacun de prendre les initiatives de son échelon, c'est-à-dire non de faire ce que l'on veut comme certains le croient, mais de se substituer au chef momentanément absent sans sortir du cadre général tracé par lui. Une doctrine n'est pas un catalogue de citations ou de recettes où l'on irait chercher, quand on est dans l'embarras, celle qui paraît le mieux convenir. Une doctrine ne se débite pas en tranches comme les articles d'un règlement. Une doctrine, c'est une manière commune de regarder les choses, de les analyser à la lumière des mêmes principes, de les juger avec la même échelle des valeurs, d'où résulte, malgré la diversité des tempéraments de chacun, un ensemble d'actions coordonnées, comme issues de la même famille », *ibid.*, p. 213-214.

48 Par exemple, l'amiral Auphan affirme que « notre pays a ainsi manqué d'une émigration massive outre-mer qui, exigeant le support d'une marine de commerce et d'une marine de guerre, donne à la puissance navale la plénitude de son efficacité ». Cf. Amiral Auphan, *La Marine dans l'histoire de France*, op. cit., p. XI-XII

d'une unité perdue à laquelle l'amiral Auphan est particulièrement sensible. Cette unité – des marines, du royaume, de l'État,... – est au fondement de sa réflexion sur la puissance, toute division apparaissant comme un élément de désordre et d'affaiblissement. C'est dans cette logique de l'aspiration à l'unité qu'il faut aussi entendre les développements sur l'apolitisme de la Marine à la veille de la guerre⁴⁹ ; s'il y a un aspect convenu à ce rappel qui veut que, dans la Marine, on ne fait pas de politique, il dénote aussi une culture du refus de l'opposition au profit d'une unanimité et d'une homogénéité seules capables d'assurer le redressement du pays. C'est sans nul doute cette obsession de l'unité de la Marine qui pousse l'amiral Auphan, alors qu'il est secrétaire d'État à la Marine, à se montrer intransigeant vis-à-vis des postulants d'origine juive qui souhaiteraient intégrer le corps des officiers du corps navigant. Ainsi, alors qu'une demande de relèvement de l'interdiction d'accès à l'état d'officier, stipulée par l'article 2 de la loi du 2 juin 1941, est demandée par les frères Isaac-Georges, un des motifs de refus qu'il met en avant, après avoir rappelé qu'il avait dû « éliminer de la marine, et notamment du Corps du Commissariat, plusieurs officiers de race juive », est explicite : « le nombre de candidats à l'École navale et à l'École du Commissariat est suffisamment élevé pour qu'un choix sévère puisse s'exercer et pour qu'il soit possible de n'admettre dans les corps d'officiers que des éléments d'un caractère homogène »⁵⁰.

* * *

Le successeur annoncé de l'amiral Darlan à la veille de la guerre, s'il n'est pas un théoricien de la puissance maritime comparable aux grands penseurs stratégiques des années d'entre-deux-guerres comme Castex ou Corbett, n'est pas pour autant indifférent à une réflexion sur la puissance maritime qu'il développe après la seconde guerre mondiale. Intégrant les principes de la démarche historique de l'amiral Mahan, il concentre ses développements sur l'histoire dans laquelle il voit une manière de relire les péripéties de la marine dans une perspective systémique. Mais, à l'inverse d'un Mahan dont les conclusions sont orientées vers le seul fait naval, l'amiral Auphan intègre les

49 Comme le rappelle l'amiral Auphan, si « quelque chose éloigne la marine de l'opinion, c'est d'abord que ces professionnels ne font pas de politique et ensuite que leurs préoccupations, à l'échelle maritime, débordent de l'horizon limité du commun des Français », dans Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, op. cit., p. 33.

50 SHD-Marine, TTB 155, « Note du Contre-amiral, secrétaire d'État à la Marine, au Commissaire général aux questions juives a/s demande de dérogation à la loi du 2 juin 1941 portant statut des juifs présentée par les frères Isaac-Georges, candidats à l'École du Commissariat et à l'École navale », 29 avril 1942.

enseignements de la puissance maritime dans la logique d'un monde ordonné autour d'une réflexion sur l'unité, perdue ou retrouvée, qui explique les échecs et les réussites de la Marine. La puissance navale n'est donc pas un absolu pour l'amiral Auphan, elle est un marqueur de l'harmonie globale et son refuge dans les périodes de crise : si la Marine est puissante, elle témoigne de la santé morale et matérielle du pays, si elle est faible, elle révèle l'abandon dans lequel les politiques l'ont laissée et plus profondément la décadence dans lequel le pays est enfoncé tout en conservant les valeurs éternelles, héritées de la tradition, qui survivent grâce à elle et qui permettront le relèvement futur du pays.

64

Pensée profondément religieuse, dont l'inspiration thomiste apparaît évidente⁵¹, la démarche de l'amiral Auphan peine cependant à convaincre. En effet, s'il est difficile de contester certaines des analyses de l'amiral, tributaires de la connaissance historique de la première moitié du xx^e siècle, l'inscription de tous les événements maritimes survenus depuis Hugues Capet dans une grille de lecture unique laisse au mieux dubitatif, au pire soupçonneux, tant ce prisme permet une justification de son action politique à la tête de la Marine sous le régime de Vichy. Comme le rappelait Bernanos aux étudiants de Rio de Janeiro, au sujet de leur foi, on peut se demander si la conception mystique de la Marine mise en place par l'amiral Auphan n'est pas devenue, pour lui « un asile, un refuge – ou encore un filtre qui ne laisse passer de la vérité que ce qui plaît à [son] palais, ce que digère [son] estomac »⁵².

51 L'amiral Auphan, lecteur de Saint Thomas d'Aquin comme il le révèle dans ses mémoires (*L'Honneur de servir, op. cit.*, p. 127) ne peut en effet que se reconnaître dans les appels à l'unité lancés par le *Docteur Angélique* dont témoigne notamment *Du gouvernement royal* qui, au travers de nombreuses métaphores maritimes, rappelle que « le bien et le salut des hommes agrégés en société est de conserver cette unité [harmonieuse] qu'on appelle paix » ! cf. Saint Thomas d'Aquin, *Du Gouvernement royal*, Paris, Éditions de la Gazette française, 1926, p. 14.

52 Georges Bernanos, « Conférence à l'association générale des étudiants à Rio de Janeiro », dans *Le Chemin de la Croix de Ames*, Monaco, Éditions du Rocher, 1987, p. 858.

La puissance navale au regard des autres

LA PUISSANCE NAVALE DE L'ORDRE DE MALTE : UN MYTHE PIEUX

Alain Blondy

Professeur à l'université Paris-Sorbonne

Rien n'avait prédisposé les Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem à devenir une puissance navale. Créés par la République d'Amalfi au milieu du XI^e siècle pour se charger de l'hospitalité et des soins donnés aux marchands amalfitains, puis à tous les autres Latins se rendant en Terre Sainte, ils devinrent un ordre religieux en 1113, puis un ordre religieux militaire au tout début du XIII^e siècle. Dès lors, organisés sur le schéma sociétal de la féodalité, les religieux hospitaliers furent divisés en trois catégories : les chevaliers, tous nobles ; les chapelains conventuels, tous prêtres ; les servants d'armes, roturiers. Jusqu'au début du XIV^e siècle, leur histoire fut celle des royaumes latins du Proche-Orient. Tour à tour, ils se replièrent, toujours avec grand honneur, de Jérusalem à al-Marqab, de là à Acre et, à la chute de cette place, à Chypre en 1291. Ce fut là, avec l'espoir de reconquérir la Terre Sainte mais aussi et surtout pour défendre l'île contre les corsaires musulmans, que l'ordre se dota d'une petite flottille pour pouvoir mener en mer le combat contre l'infidèle.

Or, dans cette première France d'outre-mer qu'avaient créée les Lusignan, la situation politique était rien moins que sereine, sous-tendue par les luttes sournoises que se livraient Templiers et Hospitaliers. Échaudés à la suite d'une révolution de palais, ces derniers entreprirent de se tailler un fief qui leur fût propre et, avec l'aide d'un aventurier génois, ils s'emparèrent entre 1310 et 1344, d'un assez vaste territoire en Asie Mineure comprenant les principales îles du Dodécanèse – dont Rhodes et Cos –, et les villes de Smyrne (Izmir) et d'Halicarnasse (Bodrum).

Avec désormais une assiette territoriale, les chevaliers se considèrent comme un pouvoir souverain. Les grands maîtres frappèrent monnaie et l'Ordre se dota d'une flotte de galères efficace, transformant ainsi sa première vocation chevaleresque de guerre sur terre en une guerre de course en mer. Cette évolution, due initialement à la transformation de leur établissement, ne put être aussi importante que grâce à la dissolution de l'ordre du Temple en 1312, et à la dévolution de la majeure partie de ses biens au profit des Hospitaliers. Du jour au lendemain leurs possessions territoriales doublèrent et pareil

enrichissement joua un rôle important sur la modification de leur vocation. Un autre événement les enferra dans leur activité corsaire : en 1402, ils perdirent Smyrne et, n'ayant plus cet important port, ils durent abandonner toute idée de se tailler une principauté en Anatolie. Désormais, ils ne régnaient plus que sur un chapelet d'îles, de Leros à Castellorizo, avec Rhodes pour chef-lieu. Leur puissance dépendait donc essentiellement de leurs forces navales et, à la fin du xv^e siècle, ils étaient la seule entité politique qui eût une marine de guerre permanente d'une dimension telle qu'elle leur permettait de maîtriser le sud de la mer Égée.

68

Or, pendant qu'ils y régnaient sans partage, accumulant butin et esclaves aux dépens des corsaires musulmans mais aussi byzantins, les Ottomans se taillaient un empire, d'abord en Anatolie, puis dans les Balkans. Avec la prise de Constantinople en 1453, le danger se précisa. Si les Hospitaliers purent repousser le siège de leur île en 1480, l'avancée osmanli en Syro-Palestine (1516) et la conquête de l'Égypte (1517) qui valut le califat au sultan, ne leur permirent pas de tenir longtemps face à cette déferlante : en 1522, Soliman le Magnifique s'empara de Rhodes. Les Chevaliers quittèrent le bassin oriental de la Méditerranée le 1^{er} janvier 1523. Le sultan leur avait certes accordé les honneurs de la guerre, mais ils s'éloignaient à jamais de la Terre Sainte, ballottés pendant sept ans de Civitavecchia à Viterbe, puis à Nice.

Pendant cette errance, les corsaires égéens, musulmans ou récemment convertis à l'islam, avaient entrepris de se créer des bases portuaires dans le bassin occidental de la Méditerranée. Ç'avait été Alger à partir de 1518, puis les territoires des Hafsides d'Ifrîqiya à partir de 1526. Ils étaient ainsi entrés en conflit avec le roi d'Espagne qui guignait aussi ces territoires, mais l'affrontement prit une toute autre dimension lorsque ces corsaires barbaresques, s'étant rendu compte de leur relative faiblesse, se reconnurent vassaux de la Porte en 1520 et offrirent leurs conquêtes au sultan qui en fit immédiatement des *eyalets*¹ ottomans. Au même moment (1519), le duc de Bourgogne, souverain des Flandres, roi des Espagnes, de Sicile et de Naples devenait Charles Quint, Saint Empereur romain germanique. On assista alors à une véritable confrontation de blocs entre les Osmanli qui dominaient le bassin oriental de la Méditerranée et s'avançaient en Afrique du Nord, et le Habsbourg, qui entendait être le maître du bassin occidental.

Charles Quint, maître des ports siciliens, entreprit d'établir une tête de pont en Tunisie, ce qu'il fit en 1535 en s'emparant de La Goulette, dont le fort

¹ *Eyalet* ou *vilâyet* en turc ou en farsi, *wilâyah* en arabe, désignait alors une province confiée à un gouverneur ou vice-roi ayant le titre de wali. Le mot fut traduit par *reggenza* en italien et est passé tel quel en français : *régence*.

tomba sous les coups de la *Grande Caraque* de l'Ordre². En effet, en 1530, pour empêcher les Ottomans d'entrer aisément dans le bassin occidental, il avait offert aux Hospitaliers la souveraineté usufructière³ (*dominium bassum*) des deux îles siciliennes de Malte et Gozo ainsi que de la ville de Tripoli et ses environs, en conservant pour lui et ses successeurs la suzeraineté (*dominium altum*). À peu de choses près, les Hospitaliers revivaient leur installation première dans le Dodécanèse et à Smyrne. L'Empereur comptait sur leur force navale⁴, jointe aux galères de Sicile, pour empêcher l'intrusion de la marine ottomane dans l'ouest méditerranéen, mais il escomptait bien aussi qu'ils sauraient se tailler un fief d'importance en Tripolitaine qui aurait pu servir de base arrière pour prendre en tenaille avec les troupes espagnoles les Barbaresques d'Alger qui débordaient déjà en Ifrîqiya⁵.

LE BOULEVARD DE LA CHRÉTIENTÉ

Le souverain hafside de Tunis qui savait qu'il ne résisterait guère longtemps face aux Barbaresques ottomans, noua une alliance avec Charles Quint. Cette collusion avec un chrétien fut suffisante pour lui aliéner la quasi-totalité de la population d'Ifrîqiya qui se plaça sous l'autorité d'un des rares Barbaresques d'origine turque, Turgut, connu en Occident sous le nom de Dragut Raïs⁶, et lieutenant de Khaïr al-Dîn Barberousse, beylerbey d'Alger. Dragut fit du port de Mahdia le centre de ses opérations et étendit son autorité sur l'île de Djerba, se créant une véritable principauté maritime en Ifrîqiya entre Gafsa et Kairouan. Il fut alors assez fort pour vider, en 1550, l'île de Gozo de tous ses habitants sans que les Hospitaliers pourtant à quelques encablures de là pussent intervenir. Pire, l'année suivante, 1551, avec son allié Murad Ağa, il s'empara

2 La *Santa Anna* était un galion de 2 300 tonneaux de jauge et 50 canons, appelé la *Grande Caraque*, construit à Nice en 1523. Avec six ponts, dont deux sous la ligne de flottaison, elle pouvait transporter 300 hommes et des armes pour 500. Elle fut envoyée à la réforme en 1548.

3 « Avec haute et moyenne justice et tous les droits de propriété, seigneurie et pouvoir de faire exercer la souveraine justice et droit de vie et de mort, tant sur les hommes que sur les femmes qui y habitent et y habiteront ci-après, à perpétuité, de quelque ordre, qualité et condition qu'ils puissent être, avec toutes les autres raisons, appartenances, exemptions, privilèges, rentes et autres droits et immunités ».

4 En fait, outre la *Grande Caraque*, l'Ordre, en arrivant de Rhodes, ne possédait que trois galères, la *San Giovanni*, l'*Aquila* et la *Santa Maria Vittoriosa*.

5 Voir Anne Brogini, *Malte, frontière de Chrétienté (1530-1670)*, Rome, École française de Rome, 2006.

6 Dragut fut pris en 1541 par Giannettino Doria, neveu d'Andrea, et il se trouvait aux mains de la puissante famille génoise des Lomellini. Ces derniers acceptèrent de le libérer en 1542, mais ils reçurent en contrepartie la ferme de l'île de Tabarka, où ils exploitèrent le corail jusqu'en 1741.

de Tripoli, défendue vaillamment mais vainement par le commandeur et futur Grand Maître, Jean Parisot de La Valette. Une tentative de reprendre pied en Afrique en 1552 se solda par un pitoyable désastre. Les Hospitaliers, une fois encore, perdaient tout espoir de se créer un domaine terrestre et se retrouvaient cantonnés dans une situation insulaire où leur seule marine faisait désormais leur force.

Charles Quint semble avoir douté de celle-ci puisqu'il confia en septembre 1551, à Don Juan de Vega, vice-roi de Sicile, le soin de prendre Mahdia et de ruiner la puissance de Dragut⁷. La fin des années 1550 fut relativement calme tandis que deux grands maîtres français se succédaient à la tête de l'Ordre : Claude de La Sengle (1553-1557) et Jean Parisot de La Valette (1557-1568). Or, si les affrontements directs s'étaient estompés, la guerre de course battait son plein et, selon les chroniqueurs de l'époque, les galères appartenant en propre à La Valette auraient fait 3 000 esclaves tant musulmans que juifs.

70

En effet, la course était une entreprise en commandite. Les lettres de course émanaient du grand maître qui était désigné comme le patron des galères et qui percevait 10 % du butin, partagé ensuite entre les armateurs, le capitaine et l'équipage selon un prorata fixé par contrat. Au xvi^e siècle, des chevaliers et non des moindres (Romégas, La Valette, Verdalle...) armèrent leurs propres galères et amassèrent ainsi une importante fortune personnelle qui leur permit de briguer avec plus ou moins de bonheur la magistrature suprême⁸. Ces chevaliers étaient alors de véritables condottieri des mers, semblables aux chefs de guerre du continent, mais si ces derniers saccageaient l'Europe ravagée par les guerres de Religion, eux la protégeaient officiellement du péril musulman. Ils n'étaient pourtant pas exempts d'appât du gain. Le summum fut atteint avec le grand maître Hugues de Verdalle qui, à peine élu, fit voter par le Conseil de l'Ordre une série de privilèges concernant sa propre galère. L'un d'entre eux fut de donner à son bâtiment la prééminence sur la capitane de l'Ordre⁹. La galère personnelle du grand maître put ainsi se tailler dans le butin une part importante qui revenait en totalité à Verdalle, ce dernier continuant à percevoir par ailleurs 10% du reste des prises.

7 Mais, en 1553, devant l'énorme charge financière que représentait cette occupation, l'Empereur décida d'abandonner Mahdia, faisant détruire auparavant toutes les fortifications afin qu'elles ne pussent pas servir à d'autres.

8 L'élection, fort complexe, nécessitait l'achat de « lobbyistes », voire d'électeurs. La Valette et Verdalle furent élus grand maître. Romégas tenta un coup d'État contre Jean de La Cassière avec l'appui de l'Espagne, mais il fut désavoué par le pape : voir Alain Blondy, *Hugues de Loubens de Verdalle, 1531-1582-1595, cardinal et grand maître de l'Ordre de Malte*, Paris, Bouchène, 2005.

9 *Ibid.*, p. 63-65.

Le rapport financier de ces entreprises était tel qu'à la fin du siècle des aventuriers corses ou provençaux s'établirent à Malte, et s'y firent corsaires. La motivation personnelle suppléa assez vite et plus largement l'intérêt institutionnel. Le discours général qui faisait de la « contre-course » maltaise un danger formidable pour la course barbaresque n'entrant pas dans ce distinguo, les galères de la Religion furent parées de résultats indus. Par ailleurs, l'amas de butin de part et d'autre, s'il était synonyme d'enrichissement, ne l'était nullement de l'affaiblissement de l'adversaire. L'Ordre ne s'en cachait pas qui déclarait qu'il s'agissait essentiellement de « *fare una scorribanda* » sur les côtes ennemies « *al profitto della nostra Sacra religione e della Cristianità* » et d'en ramener « *qualche ricca presa [...], qualche buon bottino e massimamente di numero di schiavi* »¹⁰.

Or, les raids de Dragut ne cessaient de croître et, en 1559, il fit même de régulières descentes sur les côtes espagnoles. Philippe II abandonna alors la prudente politique de son père et décida en 1560 une importante expédition punitive contre Djerba. Il la confia au vice-roi de Sicile, Don Juan de la Cerda, duc de Medinaceli. Elle était composée de 54 galères transportant 14 000 hommes, et si l'Ordre y participa ce fut à titre anecdotique. L'effroyable désastre¹¹ qui succéda à l'éphémère victoire des Espagnols, en ruinant une grande partie de la flotte hispanique de Palerme, permit cependant à celle des Hospitaliers de retrouver sinon un lustre, du moins une nécessaire utilité.

En 1564, Romégas¹², l'un des chevaliers les plus fameux pour ses actions corsaires, s'empara notamment d'un navire marchand appartenant au chef des eunuques du sérail mais il fit aussi prisonnières des personnalités de haut rang comme les gouverneurs du Caire et d'Alexandrie et la nourrice de la fille de Soliman. Le sultan décida alors de se venger de Malte. Il ne surestimait pas plus l'efficacité des galères de Malte que ne le faisaient les Espagnols : si elles lui étaient une gêne, elles n'étaient aucunement un danger. Enhardi par

10 « De faire une incursion sur les côtes ennemies au profit de notre Sacrée Religion et de la Chrétienté et d'en ramener quelque riche prise ou quelque bon butin et principalement de nombreux esclaves ». Voir Michel Fontenay, « Corsaires de la foi ou rentiers du sol ? Les Chevaliers de Malte dans le corso méditerranéen au XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 35, 1988, p. 361-384.

11 Medinaceli prit Djerba sans coup férir, mais le mauvais temps le retint dans cette île. Dragut, qui tenait Tripoli, mit à profit ce répit et informa Constantinople des nouvelles ambitions espagnoles. Le Divan réagit promptement et dépêcha l'amiral (Qâpidân-i Deryâ) Piyalı Paşa. Celui-ci mit sous voiles en dépit de la fureur des vents et tomba littéralement sur la flotte espagnole au mouillage. Seuls quelques bâtiments eurent le temps d'appareiller, les autres furent pris encore amarrés, et 5 000 Espagnols mis en esclavage. L'assaut fut alors donné à la garnison espagnole de Djerba et les crânes des assiégés composèrent une pyramide à la gloire des Ottomans, pyramide qui se voyait encore en 1846.

12 Voir Carmel Testa, *Romegas, Malta, Midsea Books L^{td}*, 2002.

le désastre espagnol de Djerba et confiant dans la force des actions combinées entre sa marine et celle de ses vassaux barbaresques, il décida de frapper un grand coup et d'écraser Malte¹³. La Valette en fut rapidement informé et l'Ordre mis sur le pied de guerre. Déjà la crainte d'une intervention ottomane avait conduit le grand maître Juan de Homedes (1536-1553) à fortifier ses positions. Lorsque l'Ordre avait pris possession de l'île en 1530, il ne s'était pas installé dans la capitale, située au centre de l'île, qui était à la fois le siège du pouvoir épiscopal et du pouvoir municipal. Au contraire, il s'était établi dans la zone portuaire autour d'un fortin – *il Castello marino* ou château Saint-Ange – peut-être byzantin, assurément sicilien, au centre d'une petite agglomération appelée le Bourg – Borgo, Birgù –. Dès ses débuts maltais, l'Ordre des Hospitaliers avait donc mis l'accent sur son rôle maritime. Le Grand Port de Malte était une calanque profonde, orientée sud-nord, ouverte sur la haute mer et qui subissait donc les tempêtes lorsque celles-ci se produisaient. Toutefois, trois autres calanques de plus petites dimensions, orientées est-ouest, qui se greffaient presque perpendiculairement sur lui, ne se ressentaient quasiment pas des humeurs de la mer. L'une de celles-ci, située au pied du château maritime, protégée par deux hautes péninsules, fut choisie pour accueillir les galères et le château devint le siège du pouvoir magistral. Il s'agissait d'une installation entièrement navale : le seul souci de mettre à l'abri la flotte des galères y avait présidé. Le port des galères et le château Saint-Ange se trouvaient au centre d'un site portuaire exceptionnel, dominé à l'est par l'arrière-pays et à l'ouest par une longue langue de terre, le mont Sciberras. En 1552, Homedes fit fortifier le château Saint-Ange et construire deux autres forts, chacun sur l'une des péninsules dominant au sud et à l'ouest le port des galères. Pour compléter cette défense, une imposante chaîne fermait l'entrée du Grand Port.

La défense navale était imparable. Le seul problème fut que les Ottomans attaquèrent par la terre. Le 18 mai 1565, 138 galères débarquèrent une centaine de milliers d'hommes qui prirent position sur la longue presqu'île en face du château Saint-Ange et sur les hauteurs le dominant. L'Ordre, avec un peu plus de 3 000 défenseurs, se trouva pris dans la nasse d'une cuvette. La situation fut rapidement désespérée, mais les Chevaliers tinrent, avec un héroïsme remarquable, jusqu'à ce que l'Europe chrétienne, absorbée par ses guerres de religion, se rendit compte du danger et envoyât un secours de 8 000 hommes qui arriva le 7 septembre 1565. Les généraux ottomans savaient la partie gagnée

13 Pas moins de trois salles du musée maritime de Beşiktaş (Istanbul) sont consacrées à Dragut et à la préparation et au siège de Malte.

mais Piyalı Paşa¹⁴ craignait que le débarquement de soldats ne fût annonciateur de l'arrivée imminente d'une flotte, et il ne voulut pas mettre en danger la sienne. Il décida de mettre à la voile la nuit même, laissant à l'infanterie le choix entre rester ou s'embarquer. Le 8 septembre, les Ottomans avaient quitté l'île. Ils avaient perdu 30 000 hommes contre 9 000 dans le camp chrétien, dont 219 Chevaliers¹⁵.



Carte du Grand Port tirée de l'ouvrage de Jean Quintin, *Insulæ Melitæ descriptio* (1536)

On a parlé, à propos du Grand Siègre de 1565, du *Verdun du XVI^e siècle*. Comme au début du xxe siècle, cette bataille ne fut significative d'aucune victoire et les positions restèrent les mêmes ; en revanche, comme après Verdun, la dynamique avait changé de camp : le 7 octobre 1571, la flotte de la Sainte-Ligue¹⁶, aux ordres du bâtard de Charles Quint, Don Juan d'Autriche, défaisait la marine ottomane à Lépante, dans le golfe de Corinthe.

Le Grand Siègre fut la grande affaire des Hospitaliers. Il ne s'agit pas de minimiser de quelque façon que ce soit le sublime héroïsme des défenseurs de Birgù. Ils avaient tenu, mais ils ne seraient pas allés au-delà des trois mois du siège. La Valette n'avait pas démérité de Villiers de L'Isle-Adam,

¹⁴ Il était l'époux de la petite-fille de Soliman, fille du futur Selim II.

¹⁵ Voir Anne Brogini, *1565, Malte dans la tourmente*, Paris, Bouchène, 2011.

¹⁶ Elle était principalement composée des galères espagnoles, de celles de Venise, de celles de Florence louées au Pape et, plus symboliquement, de celles de Gênes, du duché de Savoie et des Hospitaliers.

mais à Malte comme à Rhodes, l'Ordre avait montré qu'il ne pouvait pas être un rempart efficace. Les chroniqueurs de l'époque, en plein renouveau chevaleresque¹⁷, eurent le dithyrambe facile et l'ordre des Hospitaliers fut baptisé le *boulevard de la chrétienté*. L'opinion publique ne fut pas en reste et les religieux de Terre Sainte et de Rhodes devinrent désormais des *Chevaliers de Malte*. À Chypre, qui n'allait pas tarder à être la prochaine victime des Ottomans, on chantait :

Et de dehors on cria :
Malte d'or, Malte d'argent, Malte de métal précieux,
Jamais nous ne pourrons te prendre !
Oh non ! Pas même si tu étais aussi tendre qu'une courge
Ou si tu n'étais protégée que par une peau d'oignon !
Et du haut des remparts une voix répondit :
Oui, je suis celle qui a décimé les galères du Turc
Ainsi que les guerriers de Constantinople et de Galata.

74

Le mythe était en marche et nul ne voulut voir dans l'œuvre de Cervantès, chevalier de Malte qui avait eu le malheur d'être pris à Lépante, autre chose qu'une brillante satire d'un nobliau espagnol dérangé. Don Quichotte est, bien au-delà, le requiem de la chevalerie dont le renouveau au début du XVI^e siècle n'avait été qu'un chant du cygne. L'artillerie était devenue la première des armes et la cavalerie n'en était qu'une annexe. La noblesse devait s'adapter ou perdre définitivement son rôle militaire au moment même où les monarchies la privaient de son rôle politique.

LA FLOTTE DE L'ORDRE, ÉCOLE NAVALE EUROPÉENNE

La bataille de Lépante et les traités qui s'ensuivirent entre Venise et la Porte changèrent totalement le rôle de la Méditerranée. Déjà les Grandes Découvertes avaient réduit son importance économique. L'arrêt des affrontements navals entre Constantinople et le monde chrétien la démilitarisa en quelque sorte et le rôle commercial l'emporta désormais : la course qui avait été, selon l'expression de Fernand Braudel, une forme inférieure de la guerre, n'était plus qu'une forme inférieure de l'économie. De surcroît, au XVII^e siècle la guerre de galères était devenue anachronique¹⁸. L'importance de l'artillerie, difficilement embarquable

¹⁷ Voir Symphorien Champier, *Les Gestes ensemble la vie du preulx chevalier Bayard*, Paris, Imprimerie nationale, 1992.

¹⁸ Voir Capt. Joseph M. Wismayer, *The Fleet of the Order of St John*, Malta, Midsea Books Ltd, 1997.

sur des bâtiments à fond plat non pontés¹⁹, leur fit préférer, à la fin du siècle et surtout au XVIII^e siècle, le vaisseau de haut bord. Pourtant, entre Lépante et l'adoption du vaisseau, la flotte de l'Ordre de Malte, quoique limitée en nombre de bâtiments, jouissait d'une haute réputation parmi les nations maritimes. Cela tenait principalement à son extrême discipline, son réel professionnalisme, et à la très grande qualité de la formation navale de ses officiers.

En effet, tout jeune noble européen dont les preuves de noblesse avaient été admises se devait, avant de pouvoir se parer du titre de chevalier de Malte, d'effectuer quatre périodes de six mois d'instruction navale à bord des galères de l'Ordre, appelées caravanes. Seul le capitaine et le chapelain conventuel étaient à couvert sous une tente à la poupe. Les jeunes caravanistes dormaient tout habillés, prêts au combat, sur les coursives latérales ou sur la coursive centrale, juste au-dessus de la chiourme, rivée à ses bancs par des chaînes. Ils apprenaient les manœuvres et l'art de l'abordage lors de croisières qui les menaient principalement au large des côtes de Barbarie et d'Espagne ou de celles des Pouilles, de Grèce et de Crète. C'est ainsi que l'on vit disparaître les chevaliers de Malte, condottieri des mers du siècle précédent, au profit d'officiers de marine policés et remarquables par leurs qualités navales.

Aussi bien assista-t-on, durant tout le XVII^e siècle, à une lente différenciation de fonction entre la marine de l'Ordre et la marine battant pavillon de l'Ordre. Pour schématiser, les galères de l'Ordre devinrent de plus en plus des bâtiments-écoles à bord desquels la fine fleur de la noblesse cadette européenne recevait une formation navale de qualité, appréciée par les monarques qui la considéraient comme un vivier pour les officiers de leur propre marine de guerre. Ainsi, lorsque, vers 1626, Richelieu, pour réduire les protestants de La Rochelle et tenir tête aux Anglais, voulut créer une Marine royale, il s'enquit de la formation pratiquée à Malte²⁰, et il « emprunta » des Chevaliers pour commander son escadre de bâtiments de combat. Ceci eut pour conséquence de changer lentement mais inexorablement les motivations des jeunes impétrants. Si, au XVI^e siècle, leur grande majorité prononçait ses vœux et devenait des religieux aptes à concourir aux commanderies de l'Ordre, au XVII^e mais plus encore au XVIII^e siècle, les jeunes chevaliers, nantis d'une formation navale de qualité, retardaient le plus

19 En dehors de pierriers, la plus grosse pièce était le canon de chasse ou canon de course (ou de course), pesant plusieurs tonnes et tirant des boulets de 30 livres environ. Son usage était malaisé et l'importance de son recul sur l'étroite coursive centrale n'était pas sans danger.

20 Voir Robert Désiré Stiot, « L'Ordre de Malte et les écoles de la Marine royale (1625-1830) », *Carnet de la Sabretache*, 1988, nouvelle série, n° 92, p. 37-41.

tard possible leur profession de vœux. « Sortis de l'Auberge »²¹, ils entraient au service de leur souverain comme officier de marine²² et, s'ils n'avaient pas réussi à trouver un parti bien doté, ils se résolvait à devenir des religieux, comptant sur l'intervention de leur roi pour leur obtenir une prébende²³.

Si l'Ordre y perdit de son prestige guerrier, il y gagna en services rendus aux monarchies catholiques européennes. Ceci lui fut du plus grand bénéfice : alors que tous les autres ordres religieux et militaires nés en même temps que lui avaient été supprimés ou « nationalisés » par certains souverains, il demeurait le seul à vocation internationale. Depuis le début du xvii^e siècle, il était hautement protégé par les Bourbons qui dominèrent un siècle plus tard le bassin occidental de la Méditerranée. Le renom dont jouissait la formation navale maltaise, était tel que plusieurs souverains envoyèrent leurs propres officiers se former sur les galères de l'Ordre. Catherine II en envoya certains des siens sous le règne du grand maître Emmanuel Pinto (1741-1773), et demanda à ce dernier un chevalier de confiance pouvant contribuer à rendre efficace sa flotte de la Baltique²⁴. Elle sollicita même la création d'un collège naval russe à Malte dont la formation serait assurée par les chevaliers. En 1789, elle fit une demande similaire au Grand Maître, Emmanuel de Rohan (1775-1797)²⁵. Mais Versailles veillait, craignant que ce ne fût là qu'un cheval de Troie russe pour s'installer en Méditerranée, et Vergennes prévint Rohan, dès son élection, d'avoir à limiter les services rendus à la tsarine, car « la sûreté de Malte l'exige autant que l'intérêt des nations qui font le commerce avec la Méditerranée »²⁶.

L'Ordre, cependant, s'était vu confier, dès son installation à Malte, le rôle de police des mers contre les Barbaresques. Or, parallèlement à l'importance croissante de sa fonction de formation navale, son activité de contre-course ne

21 Les chevaliers de Malte étaient répartis en huit Langues (France, Provence, Auvergne, Italie, Castille, Aragon, Allemagne et Angleterre). Chaque Langue avait une Auberge qui tenait à la fois de la caserne et du couvent. Les jeunes caravanistes y étaient logés et nourris gratuitement. Une fois terminées leurs caravanes, ils étaient « sortis de l'Auberge ».

22 Pour la France, citons parmi les plus prestigieux Tourville, Ternay, de Grasse, Suffren...

23 Voir l'exemple du chevalier de Villages dans Alain Blondy, *Les Journaux de campagne de Jean-François de Villages, chevalier de Malte, 1765-1773*, Paris, Bouchène, 2010.

24 Pinto lui envoya le bailli Michele Sagramoso, dont la mère avait été dame d'honneur de la mère de Frédéric II, princesse auprès de qui vivait Elisabeth d'Anhalt-Zerbst, mère de la future Catherine II. Le jeune Sagramoso servit de courrier secret entre la jeune grande-duchesse et sa mère. On répandait à Malte l'idée que Catherine II était née des amours de sa mère et de Frédéric II.

25 Ce fut le bailli Giulio Litta-Visconti, fils du marquis Pompeo Litta, commissaire général des armées autrichiennes et de la fille du comte Giulio Visconti-Arese, vice-roi de Naples. Lui et son frère, nonce apostolique à Varsovie, précipitèrent, une décennie plus tard, la ruine de l'Ordre : voir Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au xviii^e siècle. Des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, Bouchène, 2002.

26 Ministère des affaires étrangères, CP Malte 15, n° 99.

cessa de diminuer. Toutefois la lutte contre le Croissant n'en pâtit pas puisqu'il affirma de plus en plus cette charge en donnant des lettres de courses à des armateurs en course et à des aventuriers d'importance. À l'inverse de l'Ordre qui se servait encore de ses galères et qui commençait à se doter de vaisseaux de haut bord²⁷, ces corsaires sillonnaient les mers sur des tartanes, des polacres ou des brigantins, infiniment plus rapides et manœuvrables. Les noms de Simone Gavazzo, Paolo Maruzzi, du Dalmate Pietro Gelalich²⁸, du Corse Guglielmo Lorenzi portèrent l'effroi dans toutes les contrées ottomanes. Un autre Corse, Giuseppe Preziosi, fit une brillante carrière. Petit corsaire au service des Toscans, il passa au service de Venise dans le cadre de la guerre de Morée, ce qui lui valut d'être fait chevalier de Saint-Marc et de pouvoir mettre le lion de Venise sur ses armoiries. En 1712, poursuivi par les Grecs qu'il avait pillés allègrement, il obtint du grand maître Ramon Perellos (1697-1720) de s'installer à Malte. Il fut alors assez riche pour avancer 40 000 écus à Victor-Amédée de Savoie, roi de Sicile, qui le fit comte en 1718²⁹. En 1722, l'Empereur étant devenu le maître de la Sicile, il fut nommé surintendant de la marine impériale de l'île, et le grand maître Anton de Vilhena (1722-1736) en fit son *Segreto*.

Il ne faut toutefois pas schématiser à l'extrême. Si l'Ordre se déchargeait de l'intendance corsaire sur des aventuriers de profession qui lui reversaient au passage de solides revenus, il conservait pour sa marine propre les actions glorieuses. En 1640, quelques années avant que l'Ordre ne prêtât assistance aux Vénitiens dans le cadre de la guerre de Candie (1645-1669), l'escadre des galères s'associa à l'attaque vénitienne sur Sainte-Maure (Leukade). En 1644, l'escadre de l'Ordre fit une prise fabuleuse au large de Rhodes en s'emparant d'un bâtiment ottoman qui transportait entre autres l'agha des eunuques, gardien du harem de trois sultans, une épouse du Grand Seigneur, et son jeune fils. En 1647, ce fut le tour d'un vaisseau algérien de 22 canons, le *Bachir Hodja*. La guerre de Candie fut le dernier conflit naval du xvii^e siècle opposant les Ottomans à une coalition chrétienne qui permit aux bâtiments de l'Ordre de jouer un dernier grand rôle militaire en tant que force d'appoint des Vénitiens ; dans les conflits vénéto-osmanli qui perdurèrent en Dalmatie, en Morée et

27 Ce fut en 1700 que l'Ordre décida l'achat et la construction de quatre vaisseaux, le *San Giovanni*, le *San Giacomo*, le *San Raimondo* et le *Santa Caterina*, et d'une frégate, la *San Giuseppe*. En 1706, le vaisseau amiral de Tunis leur fut adjoint, rebaptisé le *Santa Croce*.

28 Ou Zelalich (pour Želalič).

29 Ayant fait principalement fortune en razziant des navires de Tripoli, son récent anoblissement lui valut le méchant surnom de *comte Tripolin*. Voir Alain Blondy, « Malte et la Corse au xviii^e siècle », dans Michel Vergé-Franceschi, *La Corse et l'Angleterre xvii^e-xix^e siècle*, Bonifacio, Piazzola, 2005, p. 51-66.

à un moindre degré de nouveau en Crète, les Hospitaliers en furent absents. Enfin, en octobre 1700, l'escadre des galères s'empara de la sultane ottomane, la *Beneghem*, au large de Lampédouse.

LA REMISE EN CAUSE DE LA COURSE

78

Il semble donc qu'au XVII^e siècle, l'Ordre ait établi, sans le dire, une subtile distinction entre, d'une part, une guerre de course « noble », uniquement militaire, s'inscrivant soit dans un affrontement entre les puissances chrétiennes et l'empire ottoman, soit dans des prises de bâtiments de prestige, et, d'autre part, une course uniquement économique, rapportant à la fois au Commun Trésor et aux armateurs nantis de lettres de course. Cette dernière activité, baptisée « contre-course », était purement et simplement une activité corsaire à l'instar de celle pratiquée par les Barbaresques. Il s'agissait de faire des prises, de s'emparer de butin et de faire des esclaves que l'on revendait ou que l'on libérait contre rançon. Vu de l'Ordre et de Malte les deux activités étaient conjointes, voire complémentaires. Vu du continent, et principalement de la France, l'affaire n'était pas entendue de la même façon. Les prises prestigieuses étaient appréciées mais paraissaient limitées en nombre. Les actions du cousin de Louis XIV, le duc de Beaufort, dans les Régences de Tunis et d'Alger en 1664 et 1665, puis lors de la guerre de Candie en 1669, avaient montré au roi qu'une intervention française était plus efficace que les coups d'éclat de Malte qui engendraient de façon permanente un cycle de répression dont les puissances catholiques étaient davantage tenues responsables que l'Ordre lui-même. De même, les actions des corsaires maltais qui, toujours à la recherche d'un butin plus important, avaient migré vers le bassin levantin, s'en prenant autant aux riches bâtiments ottomans qu'à ceux des Grecs, avaient eu pour conséquence de faire retomber la colère des populations indigènes sur les Français des Échelles, au motif que le Roi de France était le protecteur des Latins. Avant d'aller châtier Tripoli (1680-1681), Tunis (1680-1685) et Alger (1682-1690), en 1673 Louis XIV intima l'ordre au Grand maître Nicolas Cottoner (1663-1680) de surveiller désormais ses corsaires.

Au XVIII^e siècle, les États européens, désormais nantis d'une flotte qui leur était propre et qui était principalement composée de vaisseaux, n'avaient plus guère besoin de celle de l'Ordre, limitée en vaisseaux de haut bord autant qu'en galères dont l'obsolescence était désormais patente, d'autant que les Barbaresques s'étaient principalement dotés de bâtiments légers et rapides, les chebecs. La mise en place d'une politique de convois marchands protégés par des bâtiments de guerre ou celle de croisières permanentes dans les zones

sensibles³⁰ s'avérait bien plus efficace que les coups prestigieux mais limités de la flotte des Chevaliers.

Le coup d'arrêt porté par Louis XIV aurait eu à terme pour effet de ruiner l'Ordre et Malte, mais Versailles avait fait travailler un chevalier, Charles-Sébastien Choiseul de La Rivière, qui proposa une alternative économique à la limitation de la course³¹ :

À présent que la religion est parvenue à faire de son île le rempart de la Chrétienté et qu'elle se trouve débarrassée des soins qui ont suspendu son attention sur les opérations de l'État, elle peut s'appliquer à remplacer par le commerce de la mer, par les productions du pays et les manufactures, les sommes que l'État répand continuellement dehors³².

Ceci se traduisit par la publication, en 1723, d'une Pragmatique Sanction qui fit de Malte un port franc et une zone de transit essentielle pour le commerce en Méditerranée qui profita principalement au commerce français.

La conséquence en fut la transformation totale de l'activité maritime mais aussi navale de Malte. Les aventuriers, principalement provençaux ou corses, qui s'étaient installés à Malte pour se faire corsaires se transformèrent en transitaires ou correspondants des grandes maisons de commerce marseillaises, ou furent remplacés par certains de leurs nationaux qui vinrent exercer ces activités. Quant à la marine de l'Ordre, son activité belliqueuse fut de plus en plus limitée, remplacée par son rôle d'école navale. La population du rocher corsaire, qui avait fluctué autour de 40 000 habitants durant tout le XVII^e siècle, décolla à partir de 1726 pour atteindre 80 000 habitants à la fin du XVIII^e siècle. Entre 1706 et 1741, la marine de l'Ordre fit 25 prises dont quelques-unes prestigieuses³³. Entre 1746 et 1784, ce ne furent que onze prises dont un seul vaisseau algérien et quatre galères. La flotte de l'Ordre fut alors essentiellement conviée à des fonctions de jonction ou d'assistance des flottes bourbonniennes de France et d'Espagne : entre 1746 et 1750 pour sécuriser les côtes des États pontificaux avec la flotte française, et en 1783 pour porter assistance à Messine ravagée par un tremblement de terre. Elle ne participa qu'à deux guerres : à celle que la France fit à Tunis en 1770, et à celle que l'Espagne fit à Alger en

30 Au large des côtes d'Afrique, à l'entrée de l'Adriatique, au large du Péloponnèse et principalement du Magne, dans le Dodécanèse au débouché de Smyrne.

31 Voir Alain Blondy, « Le chevalier Charles-Sébastien de Choiseul (1684-1734), réformateur d'avant-garde à l'origine de la Pragmatique Sanction douanière de Vilhena (1723) », dans *Melitensium Amor. Festschrift in honour of M^{gr} Gwann Azzopardi*, Malta, Cortis éd., 2002, p. 209-232.

32 Bibliothèque nationale de France, manuscrits français 23134 : 3^e mémoire, p. 21-37.

33 En 1709, la capitane de Tripoli ; en 1710, celle d'Alger ; en 1723, de nouveau celle de Tripoli et, en 1732 la capitane ottomane.

1775. Dans les deux cas, elle n'eut pas à intervenir mais se limita à des fonctions d'intendance, les galères de Malte se chargeant, notamment en 1770, de l'approvisionnement en eau de la flotte française³⁴. En effet, l'important, pour les États européens, était désormais de ne pas laisser croire aux Barbaresques que la guerre qui leur était menée était une guerre de croisade contre leur religion, mais bien de leur montrer qu'il s'agissait d'une guerre moderne menée au nom de la liberté de commercer.

80

Au début du XVIII^e siècle, le chevalier Charles-Sébastien de Choiseul avait vainement tenté de redonner du lustre à la marine de Malte en l'intégrant dans cette nouvelle conception. Considérant que ni l'Ordre, ni aucun État n'avait de forces suffisantes pour s'attaquer au fléau corsaire et estimant qu'il était de l'utilité pour tous de rendre la contre-course maltaise encore plus efficace contre les Barbaresques, il proposa que les princes chrétiens concernés s'engageassent à subvenir, annuellement et perpétuellement, à l'armement et à l'entretien de douze vaisseaux devant former quatre escadres de l'Ordre, en soumettant le clergé et la noblesse, le commerce et le peuple de chacun à une imposition extraordinaire³⁵. Il prévoyait que cet engagement dût prendre la forme d'un traité conclu lors d'un congrès réunissant tous les États chrétiens intéressés à la disparition de la course barbaresque : le pape, les rois d'Espagne, de Portugal et de Sardaigne, les républiques de Venise et de Gênes, ainsi que tous les princes dont les États confinaient à la Méditerranée. Cette flotte « internationale » devait être placée sous le commandement de l'Amiral de l'Ordre qui deviendrait le « premier vice-Amiral de la Chrétienté [...] reconnu en cette qualité par la Couronne d'Angleterre et la République de Hollande »³⁶. Elle battrait pavillon de l'Ordre ; ses officiers seraient des Chevaliers et ses équipages des Maltais. L'Ordre aurait ainsi pu retrouver le rôle qui avait été le sien à Rhodes : être la marine de guerre permanente de la catholicité. Cet audacieux projet ne vit jamais le jour et ne connut pas l'ombre d'un début de réalisation. Il est cependant révélateur du triste constat de la situation navale de Malte fait par un chevalier, et non des moindres, puisqu'il fut l'un des plus grands réformateurs que l'Ordre ait produit.

On voit aussi, en filigrane des changements survenus depuis la fin du XVII^e siècle, l'idée que les États avaient de l'Ordre de Malte. Ce dernier n'avait en fait plus d'autre intérêt que d'être maître de l'île de Malte. C'était l'île qui

34 Voir Alain Blondy, *Les Journaux de campagne de Jean-François de Villages*, Paris, Bouchène, 2010.

35 Cette contribution devait être versée annuellement à l'Ordre, sur la place de Gênes, en monnaie d'Espagne. Elle devait être doublée tous les douze ans pour permettre le remplacement des vaisseaux hors d'usage.

36 National Library Malta, ARCH 1220

était essentielle au commerce des trônes bourbonniens et non plus l'Ordre ; mais ce dernier était à son tour essentiel parce que depuis le congrès de Cambrai de 1722, c'était lui qui garantissait la neutralité de l'île. La pieuse fiction d'un Ordre chevaleresque en lutte contre la perversité des Barbaresques permettait à Versailles et à Madrid de garder la haute main sur un verrou économique d'importance pour leur commerce, sans que leurs compétiteurs anglais ou russes pussent prétendre s'y installer.

L'obsolescence de l'utilité de l'Ordre, sa nocivité même apparut lors d'un événement fortuit qui fit trembler tout le monde européen. Le vendredi 19 septembre 1760, la chiourme chrétienne du vaisseau amiral turc, profitant de la descente à terre de tous les musulmans du bâtiment pour aller à la prière, s'en empara, le conduisit à Malte et l'offrit au grand maître. Considérant que le navire avait été volé et non pris régulièrement en course, Mustafa III en rendit responsable la France et fit savoir à Vergennes, alors ambassadeur à Constantinople, que toutes les relations seraient rompues entre la Porte et la France si celle-ci ne s'arrangeait pas à lui en procurer la restitution. Pour rendre la menace plus crédible, le sultan fit entreprendre des préparatifs d'armements dans ses arsenaux. Immédiatement, le doge de Venise et le roi de Naples intervinrent avec force à Malte pour que le grand maître rendît le navire. Ils furent suivis par le roi de Sardaigne, les gonfaloniers de Lucques, les conseils de Gênes, et jusqu'à l'Empereur. Quant au pape, supérieur religieux de l'Ordre, il écrivit à Louis XV pour qu'il s'entremît. En quelques jours, la vision de l'Ordre avait basculé dans l'opinion européenne. Jusqu'alors, il avait pu passer pour un auxiliaire utile au commerce en Méditerranée, mais depuis cette affaire il risquait de devenir, après deux cents ans de calme relatif, un ferment éventuel de renaissance d'un conflit général avec la Turquie, avec ce que cela sous-entendait de répercussions économiques. Le triste constat s'imposait : aucun État n'était prêt à sacrifier la tranquillité en Méditerranée pour la Religion. La France intervint donc ; l'affaire fut réglée au mieux des intérêts français et ottomans, et Choiseul mit Malte sous sa tutelle³⁷.

Il se fit faire un rapport « *d'une main sûre* »³⁸ sur la situation militaire de l'Ordre. C'était accablant : il aurait fallu 35 000 hommes pour défendre les fortifications et, à terre comme en mer, l'inégalité de calibre des canons était telle qu'elle rendait difficile l'approvisionnement en boulets, tandis que la poudre n'avait pas été rebattue depuis 1717.

37 Voir Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 150-158.

38 Ministère des Affaires étrangères (ensuite MAE), CP Malte 11, n° 105, 24 février 1761.

L'intérêt de la France commandait cependant que la fiction perdurât car, comme le faisait remarquer le rapport remis à Choiseul, il convenait d'être assuré « de l'importance dont Malte est pour notre commerce du Levant et de quelle ressource son port a, et en temps de guerre et en temps de paix, pour les convois marchands et les escadres du Roi »³⁹. Vergennes, devenu ministre des Affaires étrangères, ne changea pas de ligne. Il reçut en 1776 un rapport sur *L'importance de l'île [de Malte] pour le commerce français* où il était écrit : « Malte rend à la France plus de services que si elle était une colonie et coûte moins cher à garder »⁴⁰. Comme le rédacteur l'invitait à faire des représentations aux Chevaliers sur la négligence avec laquelle ils gardaient leur île, notamment face aux appétits des Anglais, Vergennes répondit : « La remarque est bonne ; mais elle doit être présentée de manière à ne faire voir que l'intérêt que le roi prend à la conservation d'un ordre qui est en quelque sorte le boulevard de la chrétienté »⁴¹.

82

La pieuse fiction vola en éclat dès les débuts de la Révolution française. Par son avidité à récupérer des biens d'ordres religieux dissous ou en déshérence, l'Ordre s'était acquis en France, depuis les années 1770, l'animadversion de tous ceux qui, de près ou de loin, étaient des gallicans forcenés. Ordre religieux et nobiliaire, il concentra sur lui toute la haine portée aux deux ordres privilégiés. La lutte contre lui fut menée par les leaders gallicans de l'Assemblée nationale, l'avocat du Clergé, Camus, et l'abbé Grégoire.

Lorsque l'orage se leva, l'Ordre fit donner les Chambres de commerce, celle de Marseille en tête, pour témoigner de l'importance de sa marine dans la protection des navires marchands français contre les Barbaresques, mais Camus balaya les arguments en affirmant que « les vues mercantiles et fausses ne devaient pas influencer sur les principes d'une matière qui étaient d'un ordre plus important ».

En 1790 parut sous la signature d'un certain Carasi, un ouvrage en deux volumes, intitulé *L'Ordre de Malthe dévoilé ou voyage de Malthe, avec des observations historiques, philosophiques et critiques sur l'état actuel des Chevaliers de Malthe et leurs mœurs ; sur la nature, les productions de l'île, la religion et les mœurs de ses habitants*. Le pamphlet était assassin car il révélait que le roi était nu, et ce depuis longtemps :

39 *Ibid.*

40 MAE, CP Malte 20, n° 58.

41 MAE, CP Malte 16, n° 261.

Sa faiblesse contraste singulièrement avec les forces de la place, et plus singulièrement encore avec l'état de guerre, prétendu continu, entre l'Ordre et l'empire du croissant ; mais si l'on considère que cette guerre n'existe que dans le serment que prêtent les récipiendaires, si je dis que les galères qui vont en caravane, bien loin de diriger leur course du côté du Levant ou bien de Tunis ou d'Alger, ne s'occupent que de favoriser les transports de Sicile à Malte ; si je dis que ces caravanes ne sont que des promenades dans les ports d'Italie ou de Sicile, où les chevaliers passent le temps qu'elles doivent durer en jeux, en fêtes, en spectacles, en repas splendides ; si je dis que le beau sexe d'Italie compte les jours en attendant l'arrivée des galères de la *religion* et se désespère quand elles retardent et qu'elles s'éloignent, et que ces galères rentrent dans le port de Malte, sans avoir tiré d'autres coups de canon que ceux qui annoncent le départ et l'arrivée et ceux qui ont célébré les fêtes, l'on conviendra avec moi que la force maritime est de toute inutilité à la *religion*. Cependant l'Ordre de Malte, payé par toutes les Cours de la Chrétienté pour entretenir une marine en état de délivrer la Méditerranée de ses corsaires barbaresques, fléaux des navires marchands, reste spectateur paisible de leurs rapines et de leur brigandage⁴².

Lorsque le 19 septembre 1792, à la veille de la fin de la session de la Législative, cette assemblée vota la suppression de l'Ordre de Malte en France, elle avait entendu le rapport de Vincens-Plauchut, député du Gard, qui avait dit tout haut ce que tout le monde savait sur la réalité des forces navales de l'Ordre : la France était en paix avec les Régences, mais ne l'eût-elle pas été, sa Marine pouvait se passer de la protection « de trois vaisseaux et quatre galères ».

L'affaire était entendue ; l'Ordre ne servait à rien depuis plusieurs années, sinon à permettre la formation navale de la noblesse cadette. Or la noblesse avait été supprimée. Toutefois les idéologues révolutionnaires commirent une erreur magistrale. Leur fondamentalisme de la vertu leur fit tourner le dos à la *realpolitik* de l'Ancien Régime qui avait condescendu à croire à l'utilité du vieil ordre de croisés parce qu'il garantissait à la France l'usage quasi exclusif de Malte, place essentielle pour son commerce méditerranéen, et en éloignait les compétiteurs anglais ou russes qui avaient le tort de ne pas être catholiques. D'abord, en ruinant l'Ordre en 1789, en le supprimant en France en 1792, puis en occupant Malte en 1798, ils détruisirent cette neutralité bienveillante. L'île ayant ainsi échappé à la vieille milice à qui les accords internationaux avaient confié la police de la Méditerranée, elle appartient dès lors au plus fort. Les Français durent capituler en 1800. Les Russes durent accepter le fait accompli par les Anglais qui l'occupèrent en dépit de la paix d'Amiens qu'ils avaient

42 Carasi, *L'Ordre de Malte dévoilé...*, [Lyon], chez Berry, 1790, t. I, p. 133-134.

signée en 1802 et qui se la virent donner au traité de Paris de 1814 et confirmer au traité de Vienne de 1815. Étrange destin donc que celui de cet archipel sicilien qui ne fut important jusqu'à la fin du XVII^e siècle que parce qu'il était à l'Ordre, tandis que celui-ci ne put faire croire à son utilité navale au XVIII^e siècle que parce qu'il était de Malte.

84

Après 1798, l'Ordre s'effiloça, divisé contre lui-même entre la survivance fantomatique du dernier grand maître Hompesch et le rêve fantasmagorique de Paul I^{er} de le ressusciter sur les rives de la Néva. Les tentatives de résurrection, voulues par Napoléon, soucieux de revenir à Malte, mais que les Anglais firent avorter, eurent pour résultat que le pape le mit en sommeil jusque dans la seconde moitié du XX^e siècle. Le bailli Guevera-Suardo, nommé lieutenant de Grand Maître en 1805 par Pie VII, se dit atterré « à l'aspect de squelette qui a remplacé le corps »⁴³. Et pourtant le mythe d'une orgueilleuse puissance navale de l'Ordre ne s'éteignit pas. En 1816, un *Mémoire historique* pour l'Ordre Souverain de Saint-Jean de Jérusalem proposa que la « tribu sacerdotale de la noblesse européenne » redevînt « l'école de prouesse, de loyauté et d'honneur » des jeunes nobles⁴⁴. En 1818, le comte de Vaudreuil proposa d'installer l'Ordre sur toute la longueur des côtes maghrébines en vue « non seulement d'établir un port et un comptoir fortifié, mais encore d'y fonder une colonie qui dût s'étendre indéfiniment »⁴⁵, avec une triple mission : hospitalière, agricole et... navale. En 1817 et en 1822, des tractations eurent lieu avec les Grecs pour créer une alliance défensive et offensive contre les musulmans⁴⁶. En vain : l'Ordre n'était plus que le conservatoire des rêves d'une vieille chevalerie morte. À Navarin en 1827, à Alger en 1830, lui qui avait été chargé de combattre le Turc et le Barbaresque fut dramatiquement absent. Il semblait ainsi donner raison à Chateaubriand qui, en 1816, dans un discours sur la nécessité de détruire les Régences barbaresques, avait déclaré : « Nous ne sommes plus des chevaliers, mais nous pouvons être des citoyens

43 MAE, CP Malte 27, n° 80, lettre de Guevara-Suardo, Catane, 27 février 1806 : « Depuis la perte de Malte, l'Ordre a vu périr un nombre considérable de ses premiers religieux ; presque tous ses novices ont cherché à se procurer du pain, soit par des mariages sortables, soit par des entreprises qui les enlevèrent à leur ancien état ; depuis cette époque fatale, les réceptions ont été à peu près égales à zéro ; les changements de domination ou de système ont privé ce corps des sept-huitièmes de ses ressources en hommes et en revenus ».

44 *Mémoire historique...*, Paris, 1816, p. 64-69.

45 Pierre-Louis Rigaud de Vaudreuil, *De l'Afrique et des chevaliers hospitaliers de St-Jean-de-Jérusalem*, Paris, Égron, 1818.

46 En 1817, il s'agissait d'installer l'Ordre dans les îles Ioniennes, mais les Russes s'y opposèrent. En 1822, les Grecs lui offrirent Rhodes et les îles voisines s'il levait un emprunt de quatre millions pour la cause grecque. L'Angleterre fit échouer le projet.

illustres ; ainsi la philosophie pourrait prendre sa part de la gloire et se vanter d'avoir obtenu, dans un siècle de lumières, ce que la religion tenta inutilement dans des siècles de ténèbres »⁴⁷.

Lorsque l'on se penche sur la bibliographie de la marine de l'Ordre à Malte, il n'est pas un ouvrage qui s'intéresse au XVIII^e siècle ; la majeure partie concerne le Grand Siècle et la bataille de Lépante et, à un moindre degré, l'activité corsaire jusqu'au milieu du XVII^e siècle. L'intelligence du discours britannique fut de parer l'île de Malte des vertus anciennes de l'Ordre. Comme les Chevaliers avaient empêché les Turcs de s'emparer de l'île, Nelson et les Anglais avaient empêché les Français impies et assassins de leur roi d'y rester. De même, comme Malte avait été le dernier rempart contre la déferlante ottomane, elle fut, en étant le grain de sable qui, en 1941 et en 1942, contribua à enrayer la machine de guerre allemande, un véritable rempart contre la barbarie nazie. La *George Cross*, qui lui fut attribuée le 15 avril 1942 *to bear witness to the heroism and devotion of its people*⁴⁸, et qui continue à figurer sur le drapeau de l'État indépendant, fit ainsi écho au poignard⁴⁹ que Philippe II envoya en 1566 au grand maître Jean de La Valette et qui portait l'inscription : *plus quam valor Valetta valet*⁵⁰.

47 Chambre des Pairs, 9 avril 1816.

48 « Afin de rendre témoignage à l'héroïsme et à la fidélité de son peuple ».

49 Emporté par Bonaparte comme prise de guerre en 1798, il est aujourd'hui exposé au musée du Louvre.

50 « La Valette plus fort que la valeur ».

CONFRONTER LA « *CHERBOURG STRATEGY* »
AUX SOURCES NATIONALES :
MARINS ET MILITAIRES FRANÇAIS FACE À LA GUERRE
DES CÔTES BRITANNIQUE (1840-1898)

Patrick Louvier

Maître de Conférences, à l'université Paul-Valéry-Montpellier III

Depuis près d'un quart de siècle, Andrew Lambert tient une place de premier plan dans l'histoire navale de l'Angleterre pré-victorienne et victorienne¹. S'appuyant sur une connaissance très étendue des dimensions logistiques et administratives de la Royal Navy, le professeur Lambert a systématiquement relié les choix matériels et technologiques de la marine britannique aux conditions stratégiques et diplomatiques dans et pour lesquelles les bâtiments de guerre furent conçus, modifiés et employés dans un âge de transition et de révolution technologiques. Sans être inédite, cette approche a ouvert la voie à une réévaluation de la diplomatie navale victorienne dans les crises européennes, tout particulièrement en Méditerranée et dans la Baltique. Prolongeant ses recherches doctorales, une histoire de la guerre de Crimée, qu'il a publiée en 1990, replace la stratégie de guerre périphérique anglaise au cœur d'une ambitieuse entreprise cherchant à repousser l'influence russe loin des mers européennes². Parallèlement, Andrew Lambert a rendu aux opérations côtières et littorales, longtemps négligées, l'importance tactique, mais également stratégique, que leur attribuaient les contemporains, tout particulièrement entre 1840 et 1890. Partagé par d'autres historiens avec lesquels Andrew Lambert a travaillé – Richard Brooks, Colin John Bruce, Michael Duffy, Tom Pocock, Christopher Page ou Colin White –, ses travaux sur les combats dans les « eaux

1 Eugene L. Rasor, *English/British Naval history to 1815*, Westport-London, Praeger, 2004, p. 45. Pour une biographie succincte du professeur Lambert et un aperçu de ses publications, on se reportera au site de King's College London, en suivant les onglets *War Studies* puis *Professors*.
2 *Id.*, *The Crimean War. British grand strategy against Russia, 1853-56*, Manchester, Manchester University Press, 1990, réédité en novembre 2011 par Ashgate.

brunes » embrassent aujourd'hui une large période allant de la guerre de Syrie de 1840 jusqu'à la fin du XIX^e siècle³.

REGARDS SUR LA « CHERBOURG STRATEGY »

88 Sous les formules très évocatrices de *Cherbourg Strategy* et de *Strategy of the grand raid*, Andrew Lambert soutient l'existence d'une doctrine victorienne de la guerre de côtes, qui, sous des formules anodines et défensives – *harbours of refuge* ou *blockships* – et sans appareil théorique, n'en demeure pas moins une constante face à « la Grande Nation ». L'anéantissement des ports de guerre français, en premier lieu Cherbourg, est au centre de cette pensée stratégique, tout particulièrement dans les années 1840-1860 quand les rapprochements franco-britanniques (1841-1844 ; 1852-1856) sont entravés par des rivalités régionales (Espagne, Italie du Nord, Levant), parfois aiguës. Héritière des opérations littorales menées durant les *French Wars*, cette stratégie de frappes navales bénéficia, après 1835, de la généralisation de la propulsion à vapeur et de multiples progrès balistiques⁴. Associées, ces deux innovations rendent les assauts navals bien moins aléatoires que dans un passé proche⁵ et permettent à d'habiles praticiens de la guerre des côtes de mettre sur pied une doctrine offensive⁶. Définie après 1840 contre les ports ponantais de la France, cette « *Cherbourg Strategy* » est employée pour la première fois en 1854-1855 contre la Russie, en mer Noire comme dans la Baltique, et demeure un axiome stratégique vis-à-vis des grandes puissances navales, tout particulièrement la France et les États-Unis. En témoignent, entre autres indices, ces cuirassés de « défense côtière » – en réalité d'attaque tels le *Devastation* et le *Glutton*⁷ – qui furent longtemps tenus pour d'incompréhensibles ratages. Bien connue outre-Manche où elle fait actuellement l'objet d'une réévaluation serrée⁸,

3 Cette coopération est illustrée par l'ouvrage collectif sur l'histoire des opérations amphibies britanniques, auquel contribuèrent les historiens cités ci-dessus : Captain Peter Hore (dir.), *Seapower Ashore. 200 years of Royal Navy Operations on Land*, London, Chatham Publishing, 2001.

4 Michael Duffy, « 'Science and Labour' : the Naval Contribution to Operations Ashore in the Great Wars with France 1793-1815 », *ibid.*, p. 39-52.

5 Jeremy Black, *Naval Power. A History of Warfare and the Sea from 1500*, New York, Palgrave Macmillan, 2009, p. 107-111.

6 Andrew Lambert, *The Last Sailing Battlefleet. Maintaining Naval Mastery, 1815-1850*, London, Conway Maritime Press, 1991, p. 11, p. 107 ; *id.*, « The Royal Navy, 1856-1914 : deterrence and the strategy of World Power », dans K. Neillson et E. J. Errington (dir.), *Navies and Global Defense. Theories and Strategy*, Westport-London, Praeger, 1995, p. 69-92.

7 Andrew Lambert, « The Royal Navy and the 'Cherbourg' Strategy : 1840-1890 ». Exposé non publié, rédigé au début des années 1990, et dont une copie me fut donnée par son auteur.

8 On annonce la parution prochaine d'un ouvrage collectif sous la direction de Howard C. Fuller qui reprendrait, mais à l'échelle régionale, les thèses d'Andrew Lambert sur la puissance navale victorienne.

la « *Cherbourg Strategy* » est quasi absente des ouvrages de référence français⁹, alors même que la défense des côtes comme les opérations littorales de la Marine sont des champs de recherche notables¹⁰. Le nom du professeur Andrew Lambert n'est certes pas absent de l'histoire navale nationale¹¹, mais son influence scientifique reste limitée¹². Plusieurs hypothèses viennent à l'esprit pour comprendre cette indifférence d'autant plus navrante que la plupart de ses articles et de ses livres examinent peu ou prou les fondements de la thalassocratie anglaise et de la rivalité franco-britannique.

L'histoire navale du XIX^e siècle a ponctuellement bénéficié de travaux transfrontaliers menés par des chercheurs maîtrisant les ressources archivistiques et bibliographiques des deux nations. Il y a trois décennies, la recherche que Thomas Adams conduisait sur l'introduction des canons obusiers dans la marine française des années 1820-1830¹³, servit ceux qui, des deux côtés de la Manche, étudiaient les signes d'une révolution balistique

- 9 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. 2, *De la Vapeur à l'Atome*, Paris/Limoges, Lavauzelle, 1992, p. 16, 58-59 ; Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994, p. 202-203, p. 223 ; Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997, t. 2, p. 572 et p. 1129.
- 10 Nicole Le Pourhiet-Salat, *La Défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des Origines à 1860*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1983 ; Jean Delmas et Philippe Masson, « Les interventions extérieures », dans André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, t. 2, *De 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p. 501-534 ; Étienne Taillemite, « Un théoricien méconnu de la guerre maritime : l'amiral Richild Grivel », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, Paris, FEDN, 1992, p. 87-113 ; Michèle Battesti, *La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, Du May, 1993 ; Sébastien Chatelain, *La Place de Cherbourg dans la guerre franco-allemande de 1870-1871. Étude du rôle stratégique d'une place forte maritime*, mastère « méthodes de l'histoire », EPHE, juin 2007 ; Carole Espinosa, *L'Armée et la ville en France 1815-1870*, Paris, L'Harmattan, 2008. On sait également le renouveau de l'histoire des fortifications côtières du XX^e siècle auxquelles Emmanuel Boulard, Frédéric Saffroy et Christian Xancho ont consacré leurs travaux de thèse et de nombreux articles.
- 11 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III, op. cit.*, t. 2, p. 1129 ; Jean-Baptiste Bruneau, « La Royal Navy de 1880 à 1931 », dans Claire Laux (dir.), *Le Monde britannique de 1815 à 1931*, Paris, Ellipses, 2010, p. 63-72, *loc. cit.*, p. 72.
- 12 Patrick Louvier, *La Puissance navale et militaire britannique en Méditerranée 1840-1871*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2006 : voir particulièrement les pages 173, 176, 183, 430-431 ; Alexandre Studeny, *La Marine française en mer Blanche durant la guerre de Crimée. Les opérations de 1854 et de 1855*, mémoire de master 1, université Paul-Valéry-Montpellier III, 2010, p. 120.
- 13 Thomas Adams, « Artillerie et Obus », dans *Marine et Technique au XIX^e siècle*, Actes du colloque international, Paris, École militaire, les 10, 11 et 12 juin 1987, Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, p. 191-200 ; *id.*, *L'Évolution du canon-obusier Paixhans et sa place dans la Marine française dans la première moitié du XIX^e siècle*, thèse d'histoire, université Paris-Sorbonne, 1994.

« invisible », faite de micro-innovations audacieuses¹⁴. C. I. Hamilton, l'un des très rares historiens anglo-saxons à croiser les sources des deux pays et leur littérature seconde, a avancé plusieurs conclusions sur les marines, les doctrines et les officiers franco-britanniques¹⁵ qui ont été reprises ou discutées par Hervé Coutau-Bégarie, Jean Meyer et Martine Acerra¹⁶. Plus récemment, les travaux de Martin Motte et de Jean Martinant de Préneuf sur la Marine de la III^e République ont alimenté la réflexion d'un historien norvégien de la Jeune École, Arne Røksund, dont les recherches, publiées en anglais, permettent à un lectorat érudit anglo-saxon de connaître cette école stratégique « de l'intérieur »¹⁷. Ces échanges demeurent toutefois l'exception pour la période contemporaine. S'appuyant sur une petite cohorte d'auteurs anglo-saxons – E. H. Jenkins, T. Ropp, A. J. Marder et C. I. Hamilton¹⁸ –, la majorité des historiens navalistes anglais et américains ignorent les travaux que Michèle Battesti, Étienne Taillemite, Dominique Brisou ou René Estienne ont consacrés à la marine française des années 1815-1870¹⁹, pour ne rien dire des études universitaires portant sur les défenses de Cherbourg²⁰ ou de Toulon²¹. Inversement, les recherches menées sur les fortifications littorales victoriennes

14 Andrew Lambert, « Anglo-French Rivalry », dans *Les Empires en guerre et paix, 1793-1860, 11^{es} journées franco-anglaises d'histoire de la Marine Portsmouth, 23-26 mars 1988*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, p. 295-319, *loc. cit.*, p. 296.

15 Charles Iain Hamilton, *Anglo-French Naval Rivalry, 1840-1870*, Oxford, Clarendon Press, 1993.

16 Hervé Coutau-Bégarie, « De quelques pensées navales inconcues ou insuffisamment connues », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution...*, *op. cit.*, p. 7-22 ; Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française*, *op. cit.*, p. 229-230 ; les travaux de C. I. Hamilton n'ont pas été cités dans la bibliographie de ce livre, qui donne toutefois plusieurs références en allemand et en anglais.

17 Arne Røksund, *The Jeune École. The Strategy of the Weak*, Leyden-Boston, Brill, 2007. Cet auteur est ainsi la seule référence concernant la marine française du XIX^e siècle dans un récent ouvrage de référence : Jeremy Black, *Naval Power*, *op. cit.*, p. 246, n. 23.

18 À titre d'exemple : John F. Beeler, *British Naval Policy in the Gladstone-Disraeli Era 1866-1880*, Stanford, Stanford University Press, 1997, p. 203-209, 312-313, n. 47-64.

19 À titre d'exemple : Andrew Lambert, « Under the Heel of Britannia : the Bombardment of Sweaborg 9-11 August 1855 », dans Peter Hore (dir.), *Seapower Ashore*, *op. cit.*, p. 96-129, *loc. cit.*, p. 118 ; Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, London, Routledge, 2001, p. 71-72, notes 28 et 33 et p. 232 ; Brian Lavery, *We shall fight on the beaches. Defying Napoleon & Hitler, 1805 and 1940*, London, Conway, 2009, p. 429 (une seule référence d'un article en anglais extrait d'un ouvrage collectif français, *Les Marines de guerre européennes XVII-XVIII^e siècles*, paru en 1984).

20 F. Renet, *Le Système défensif du port militaire de Cherbourg (1800-1858)*, mémoire de maîtrise, université de Caen, 1994-1995 ; Guillaume Eckendorff, *Au sein du système défensif avancé de Cherbourg au XVIII^e siècle : l'exemple du fort de Querqueville, (1776-1811)*, mémoire de DEA, Université de Caen, 1999-2000.

21 Takashima Tsutomu, *Histoire des fortifications de la place de Toulon (1875-1900)*, thèse de doctorat, université Paul Valéry-Montpellier III, 1991-1992.

et les *French Scares*²² ne trouvent guère d'écho en France alors que, de toute évidence, il y a une histoire commune – technologique surtout – à mener²³. L'histoire navale franco-britannique, pour le XIX^e siècle, s'est donc avérée une distante entente cordiale, pour ne pas dire un dialogue de sourds, que les barrières linguistiques et la contraction des contacts personnels peuvent en partie expliquer. Durant les années 1990, la réunion régulière des historiens navalistes français et britanniques – les « Journées franco-britanniques » – avait permis au Service historique de la Marine de publier, sans les traduire, trois contributions d'Andrew Lambert²⁴ qui maintint par la suite des liens privilégiés avec ce département, aujourd'hui intégré au service historique de la Défense²⁵. L'interruption des Journées franco-britanniques, après 2004, et la non-translation de ses travaux limitèrent toutefois l'audience d'Andrew Lambert à quelques échanges personnels²⁶. Il a également et surtout manqué à l'histoire navale contemporaine ces nombreux « passeurs » qui, familiers des archives et de l'historiographie navales des deux nations, assurent un actif commerce transfrontalier en histoire navale et maritime moderne²⁷.

- 22 La formule pourrait se traduire par « paniques françaises », c'est-à-dire les craintes d'un débarquement français. Ces paniques, largement instrumentalisées à des fins budgétaires, rythment les relations franco-britanniques entre 1840 et 1860, tout particulièrement en 1846 et en 1859.
- 23 À titre d'exemple : T. Crick, *Remparts of Empire : The Fortifications of Sir William Jervois, Royal Engineer, 1821-1897*, Exeter, Exeter Press, 2009.
- 24 Andrew Lambert, « Anglo-French Rivalry », art. cit. ; *id.*, « Empire and Seapower : Shipbuilding by the East India Company at Bombay for the Royal Navy, 1805-1850 », dans *Les Flottes des Compagnies des Indes : V^e Journées franco-britanniques d'histoire de la marine*, Service historique de la Marine, actes du colloque de Lorient 4-6 mai 1994, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996, p. 149-171 ; *id.* « The Admiralty, the Trent Crisis of 1861 and the Strategy of Imperial defence », *VII^{es} Journées franco-britanniques d'histoire de la Marine : Les Marines française et britannique face aux États-Unis de la guerre d'Indépendance à la guerre de Sécession (1776-1865)*, actes du colloque de Brest, 4-7 mai 1999, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 305-323.
- 25 Andrew Lambert, Conclusion générale du colloque international : « L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours, *The Military Occupation of Sea and Coastal Areas in Europe from the Modern Age to Today* », 16-18 mars 2011, Service historique de la Défense, Vincennes-École militaire, Paris, à paraître. Nous remercions Philippe Vial, conseiller scientifique du département Études et enseignement du Service historique de la Défense d'avoir bien voulu nous rappeler les grandes lignes de l'histoire des journées franco-britanniques.
- 26 L'auteur de ces lignes doit à la gratitude de rappeler sa dette envers le professeur Lambert qui voulut bien, avec le professeur Andrew Porter, guider ses pas dans les premiers temps de son travail doctoral entre 1991 et 1993.
- 27 Plusieurs noms viennent à l'esprit : Martine Acerra, Christian Buchet, Alan James, Jean-Pierre Poussou, Silvia Marzagalli, Renaud Morieux, Nicolas Andrew Martin Rodger, David Hopkin, Yann Lagadec et Stéphane Perréon, ces trois derniers historiens ayant conduit plusieurs études sur la question des attaques britanniques sur les côtes bretonnes. On donnera ici deux exemples récents de ce dialogue : Jean-Pierre Poussou, « Les arsenaux anglais du XVI^e siècle

L'impact restreint des travaux d'Andrew Lambert tient, en second lieu, à leur périodisation.

Si la France est au cœur de ses travaux quand il envisage le milieu du XIX^e siècle (1840-1860)²⁸, Andrew Lambert s'intéresse surtout, pour la période suivante (1860-1890), aux États-Unis et à la Russie²⁹. Il y a donc ici un malencontreux *no man's land* historiographique. Assez logiquement, ses travaux n'ont donc eu guère d'influence sur les historiens continentaux s'intéressant à la Marine des années 1880-1914³⁰, ce qui est d'autant plus regrettable qu'Andrew Lambert, non francophone il est vrai, aurait pu trouver dans les écrits de la Jeune École³¹, les romans de guerre-fiction du temps³², comme dans les études récemment consacrées à cette école stratégique, plus d'une donnée sur les raids navals³³.

À ces causes générales s'ajoute enfin une constellation de facteurs secondaires. En dépit d'un article pionnier d'Étienne Taillemite et des travaux de l'amiral Maurice Dupont sur les flottilles côtières³⁴, les recherches historiques sur la guerre de côtes suivent une perspective plus continentale – défensive ou militaire – que maritime. Peut-être enfin y a-t-il dans les écrits du professeur Lambert un ton bien – trop ? – nelsonien

92

au début du XIX^e siècle », dans *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, dir. Michel Vergé-Franceschi, Huitièmes Journées universitaires de Bonifacio, Ajaccio, éditions Alain Piazzola, 2007, p. 167-179 ; Yann Lagadec et Stéphane Perréon, avec la collaboration de David Hopkin, *La Bataille de Saint-Cast (Bretagne, 11 septembre 1758). Entre histoire et mémoire*, Rennes, PUR, 2009.

28 Une récente communication – non publiée – sur les îles Anglo-Normandes, que le professeur Lambert a eu la bienveillance de nous confier en 2011 confirme cette perspective puisque le champ chronologique examiné couvre essentiellement les années 1793-1860 : Andrew Lambert, *Britain, the invasion threat and the Channel Islands ; 1793-1904 : a study in strategy, technology and infrastructure*.

29 Andrew Lambert, « Part of a long line of Circumvallation to Confine the Future Expansion of Russia : Great-Britain and the Baltic, 1809-1890 », dans Goran Rystad *et al.* (dir), *In Quest of Trade and Security : the Baltic in Power Politics, 1500-1990*, vol. 1, 1500-1890, Lund, University Press, 1995, p. 297-334 ; *id.*, *The Royal Navy and the defence of Empire 1856-1918, Imperial Defence. The Old World Order 1856-1956*, London, Routledge, 2008, p. 114-115, 123-124.

30 Arne Røksund cite un seul ouvrage d'Andrew Lambert : *The Crimean War. British grand strategy against Russia, 1853-1856*, Manchester, Manchester University Press, 1991. Le nom de Lambert n'apparaît pas en revanche dans la bibliographie de l'ouvrage de Martin Motte. Voir Arne Røksund, *The Jeune École. The strategy of the Weak*, *op. cit.*, p. 235 ; Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004.

31 Rémi Monaque, « L'Amiral Aube, ses idées, son action », Institut de Stratégie Comparée, 2005, <www.stratisc.org/PN4_Monaque.html>.

32 Ainsi *La Guerre fatale*, Paris, Flammarion, 1902-1903, du capitaine Danrit, pseudonyme du lieutenant-colonel Émile Driant.

33 Martin Motte, *Une éducation stratégique*, *op. cit.*, p. 216-218.

34 Étienne Taillemite, « Un théoricien méconnu », art. cit. ; Amiral Maurice Dupont, *Les Flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon. De la Baltique à la Manche*, Paris, Economica, 2000.

indisposant le lectorat français le mieux disposé³⁵ ? Sans souffle et sans jambes, la « Marine de Napoléon III » que le professeur de King's College – War Studies – dépeint, à la lumière quasi exclusive des archives anglaises, s'épuise dans une vaine course technologique sans que les ports militaires, et tout particulièrement Cherbourg, soient libérés de la menace d'une frappe britannique. Ce que les archives et l'historiographie françaises donnent à voir des arsenaux nationaux, de leur système de défense, des pratiques et des théories nationales de la guerre littorale permet-il de nuancer ce triste tableau d'un échec récurrent ?

Il ne s'agit pas de proposer ici une révision de la *Cherbourg Strategy* que cette étude a pour première ambition de faire mieux connaître. Il y a toutefois, nous le pensons, des périodisations et des précisions administratives et techniques à introduire dans une histoire franco-britannique de la guerre des côtes au XIX^e siècle. Si la médiocre réputation militaire de Cherbourg est souvent attestée, tout particulièrement durant et après la crise de Fachoda, le pessimisme des experts n'est pas universel. On craint bien plus les effets d'une frappe en 1857, au lendemain de la mise en service des batteries flottantes cuirassées, qu'au milieu de la décennie suivante quand l'introduction des mines, des canons rayés, et des flottilles spécialisées renforce, pour une quinzaine d'années, le sentiment de sécurité. À ces nuances chronologiques s'ajoutent des différences corporatistes. Encore forte dans les cercles militaires à la fin du XIX^e siècle, la confiance dans les capacités défensives des bases décline, en revanche, dans les milieux navals, comme le montre leur affolement à Cherbourg en 1898 quand les unités furent déplacées vers Brest. L'histoire de la « *Cherbourg Strategy* », enfin, ne se peut se réduire à la base normande, car Toulon et Brest demeurent, avant 1865, les principaux mûles logistiques de la Marine, et conservent, par la suite, toute leur importance.

Afin de reconsidérer cette « doctrine » de raid stratégique telle qu'elle fut perçue et analysée en France, on s'attachera, tout d'abord, à sonder et à mesurer la place que tiennent les « descentes » anglaises du XVIII^e siècle dans l'histoire nationale et régionale et les mémoires locales. Quel type d'attaque appréhendait-on sur nos côtes après la guerre de Syrie de 1840, au lendemain de la guerre de Crimée (1856-1860), puis à la fin du siècle (1882-1898), quand l'hypothèse d'une confrontation franco-britannique rentre dans le champ du possible ? Marins et militaires craignent-ils une canonnade, une frappe en règle ou un raid amphibie ? L'ambition est ici, mais sur une échelle moindre, de suivre nos collègues modernistes, Yann Lagadec et Stéphane Perréon qui, associés à David

35 Andrew Lambert, *Warrior. Restoring the World's First Ironclad*, London, Conway Maritime Press, 1987, p. 22-26.

Hopkin, ont ouvert le chantier d'une histoire « totale » des descentes anglaises en associant systématiquement les sources imprimées et secondaires françaises et britanniques³⁶. La seconde section de cette étude s'efforcera de mesurer l'efficacité réelle et vécue des mesures de défense de la guerre d'Orient (1838-1840) à la crise de Fachoda (1898), ces deux périodes de tensions encadrant assez bien les principales transformations techniques et tactiques qui touchent le système de la guerre des côtes au XIX^e siècle.

LES ATTAQUES BRITANNIQUES CONTRE LES CÔTES ET LES PORTS DE FRANCE : MÉMOIRES, RÉFLEXIONS ET « DOCTRINE » FRANÇAISES

94

Entre 1688 et 1815, les frontières maritimes de la France sont exposées aux attaques anglaises. Très active pendant la calamiteuse guerre de Sept Ans³⁷ et durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, la guerre des côtes suit plusieurs objectifs³⁸ : interrompre le commerce de cabotage et les convois militaires, dégarnir des fronts importants, et disposer de bases arrière ou de points d'appui pour les croisières. Il s'agit enfin de mettre à mal les ressources logistiques françaises par la destruction des arsenaux maritimes, de leurs bases secondaires et des grands ports corsaires.

La guerre anglaise de côtes embrasse donc des opérations exclusivement navales – les « bombarderies » – et des entreprises mixtes qui relèvent soit de la « petite guerre » navale – embuscades de corsaires et descentes ponctuelles – soit de la « grande guerre » – frappes navales et débarquements de grande ampleur. Le bombardement – raté – de Saint-Malo en 1693, l'attaque amphibie contre Brest (1694), que suivent la « bombarderie » de Dieppe et du Havre, mais également les raids contre Dunkerque et Calais, sont les principales péripéties d'une offensive de quatre années (1692-1696)³⁹. Le raid mené sur les côtes languedociennes en juillet 1710 relève en revanche de la diversion sur un front naval secondaire. L'expédition de 1746 contre Lorient, l'attaque contre Rochefort en 1757, le débarquement de juin 1758 contre Saint-Malo, l'incendie du port voisin de Saint-Servan, la prise

36 Yann Lagadec, Stéphane Perréon et David Hopkin, « The expérience and culture of War in the 18th Century : the British raids on the Breton Coast, 1758 », *French Historical Studies*, 2008, vol. 31-2, p. 193-227.

37 Edmond Dziembowski, « La place des descentes sur les côtes françaises dans la politique de William Pitt l'Ancien (1757-1758) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 114, n° 4, 2007, p. 119-130.

38 Christophe Cerino, « Enjeux stratégiques et opérations navales britanniques en Bretagne-Sud au XVIII^e siècle », *ibid.*, p. 133-148, *loc. cit.*, p. 141 ; Yann Lagadec et al., *La Bataille de Saint-Cast*, *op. cit.*, p. 69-102.

39 Christopher Duffy, *Fire and Stone, The science of Fortress warfare 1660-1860*, London, Booksales, 1975, p. 156-157.

de Cherbourg, deux mois plus tard, que suivent un second raid contre Saint-Malo en septembre 1758, puis le bombardement de Port-en-Bessin en 1760, montrent l'enracinement de cette stratégie de harcèlement⁴⁰. Les désordres de l'ère révolutionnaire et l'infériorité navale française, flagrante après 1794-1795, facilitent la reprise des harcèlements côtiers et des attaques antiportuaires à la fin du siècle. C'est la destruction de l'arsenal de Toulon en 1793 ; ce sont les bombardements de Granville, de Dieppe et de Fécamp en 1803 que suivent, en 1809, l'attaque contre Anvers et la désastreuse et humiliante « affaire des brûlots » dans la rade de l'île d'Aix⁴¹. À ces entreprises majeures s'associe sur les côtes européennes, mais également aux Antilles, en Égypte et aux Indes Néerlandaises, toute une série de descentes et de frappes côtières dont la mémoire hante les romans navals⁴² comme les musées maritimes et régimentaires britanniques⁴³. L'impact de ces entreprises n'est également pas mince en France.

Les études récentes consacrées aux attaques côtières au XVIII^e siècle ont montré l'impact matériel, généralement modeste, de ces entreprises⁴⁴, mais dont les suites stratégiques et mémorielles furent considérables⁴⁵. La refonte des défenses languedociennes par l'ingénieur Mareschal, au début de la guerre de Succession d'Autriche, est liée au souvenir d'une courte descente anglaise qui avait conduit à la brève, mais humiliante occupation de Sète en juillet 1710. L'attaque contre Flessingue en 1809 est suivie d'une refonte du système de défense de l'Escaut. Elle justifie également de gros travaux pour mettre à l'abri d'un raid Le Havre, le principal port d'appui de Cherbourg⁴⁶. Dans les décennies qui suivent Waterloo, la mémoire du blocus des grands ports français, des « bombarderies » et des raids côtiers anglais est entretenue par les souvenirs des anciens combattants, tout particulièrement des marins, et les récits de ces milliers de pêcheurs et de gens de mer qui, bon gré mal gré, avaient alors ravitaillé et informé « l'ennemi ». « Ces histoires de péniches fondant sur le petit port ou le convoi mal protégé avec une rapidité d'oiseau de proie », écrit Richild Grivel, officier de marine et fils

40 Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française*, op. cit., p. 107.

41 Jean-José Ségéric, *Napoléon face à la Royal Navy*, Rennes, Marine éditions, 2008, p. 193-199.

42 À titre d'exemple : C. S. Forester, *Aspirant de Marine*, Phébus, 1990, traduction de l'édition originale, *Mr Midshipman Horatio Hornblower*, 1950.

43 Patrick Louvier, *Montrer la guerre dans les musées maritimes et navals britanniques*, contribution au colloque « Neptune au Musée », université Paul-Valéry-Montpellier III, 15 octobre 2011. À paraître.

44 Yann Lagadec et al., *La Bataille de Saint-Cast*, op. cit., p. 89-102.

45 Pierrick Pourchasse, « La Vierge contre les Anglais : mémoire d'un non-événement (Lorient, 1746) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 114, n° 4, déc. 2007, p. 185-194.

46 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, op. cit., t. 1, p. 417.

d'un vétéran de la Marine du Premier Empire, « défrayent encore aujourd'hui les récits de nos vieux pêcheurs »⁴⁷.

Parallèlement à cette mémoire corporatiste et populaire, orale et locale le plus souvent, se constitue une histoire écrite ou imprimée des « descentes anglaises », dont les grands vecteurs sont les rapports techniques menés sous la monarchie de Juillet⁴⁸, les travaux des érudits provinciaux, les études sur l'histoire navale durant la Révolution⁴⁹ et le Premier Empire, mais également les essais polémiques. Ces publications participent à la consolidation des patriotismes nationaux et provinciaux, où la détestation de l'Angleterre sert opportunément à rallier en une même lutte des familles politiques désunies⁵⁰.

96

Pour s'en tenir à ce seul fait d'armes secondaire, la destruction de Cherbourg en 1758 est rappelée, un siècle plus tard, dans un essai qui reprend la vieille antienne des méfaits anglais : « C'est parce que l'Angleterre sait que nous n'avons oublié ni Toulon ni Quiberon ; c'est parce qu'elle se sent coupable vis-à-vis de tous les peuples de cent faits pareils, qu'elle craint à toute heure du jour et de la nuit que nous ne lui ménagions une surprise analogue »⁵¹. Deux années plus tard, les « criminels exploits » accomplis à Cherbourg sont encore évoqués par un pamphlet anglophobe qui paraît dans le contexte très délicat des affaires de Savoie et d'Italie⁵². Exempte de toute passion anti-britannique, une brochure historique sur la Normandie, publiée en 1862, voit également dans la destruction systématique de Cherbourg en 1758 une « funeste expédition » qui cherchait à prévenir la transformation de ce port en arsenal maritime⁵³. Évoqué en 1866 dans une brochure consacrée au projet de ligne ferroviaire Brest-Cherbourg⁵⁴, ce raid est également examiné dans un article de la *Revue maritime et coloniale* qui fut réédité, en 1867, dans un

47 Richild Grivel, *De la guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions. Attaque et défense des côtes et des ports, guerre du large*, Paris, Bertrand-Dumaine, 1869, p. 25.

48 Ainsi le *Mémoire de la commission de 1843 sur la défense des frontières maritimes de la France*, Paris, Imprimerie Nationale, 1843.

49 Paul Cottin, *Toulon et les Anglais en 1793 d'après les documents inédits*, Paris, Paul Ollendorff, 1898.

50 David Hopkin, Yann Lagadec et Stéphane Perréon, « La bataille de Saint-Cast (1758) et sa mémoire : une mythologie bretonne », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 114, n° 4, déc. 2007, p. 197-203.

51 Jules Le Chevalier, *Cherbourg et l'Angleterre*, Paris, E. Dentu, 1858, p. 54.

52 C. Chatelet, *Crimes et délits de l'Angleterre contre la France ou l'Angleterre jugée par elle-même*, Lyon, Girard et Josserand, 1860, p. 340.

53 Ch. Barthélémy, *Histoire de la Normandie ancienne et moderne*, Tours, A. Mame, 1862, p. 232.

54 A. Chevremont, *Le Chemin de fer stratégique de Cherbourg à Brest par le littoral de la Manche*, Saint-Servan, A. Le Bien, 1866, p. 8.

ouvrage collectif sur les ports militaires de la France. Deux années plus tard, cette étude historique est reproduite dans un essai d'un spécialiste de la guerre des côtes, Richild Grivel (1827-1883)⁵⁵. Jusqu'à la fin du siècle, on trouve enfin, dans les rapports militaires et navals, les revues et la presse hebdomadaire une riche moisson d'allusions à cette seule affaire de 1758⁵⁶. Brossant, en 1877, la question des défenses côtières en Europe, le vice-amiral Touchard replace, par exemple, le raid de 1758 dans la triste cohorte des avanies infligées par le Royaume-Uni avant 1815, en dépit des efforts impériaux : « Ils ne l'ont pas empêché de bombarder Le Havre – comme à une autre époque de notre décadence maritime, il avait bombardé Cherbourg, Dieppe et Saint-Malo –, d'incendier et de détruire en 1809, devant Rochefort, l'escadre mouillée en rade de l'île d'Aix [...] »⁵⁷. Obéissant à des dynamiques mémorielles et politiques internes, cette mémoire des descentes anglaises, qui parut à Philippe Masson « une manière d'obsession tout au long du XIX^e siècle », est entretenue, après 1815, par certaines tensions internationales dont la plus importante fut la (seconde) crise de Syrie de 1840⁵⁸.

LES RELANCES DE LA MENACE SUR LES CÔTES FRANÇAISES (1840 -1860) :

Pour contraindre les Égyptiens à renoncer à leur projet hégémonique au Moyen-Orient et en mer Rouge, les Britanniques, associés aux Ottomans et aux « puissances du Nord », prennent la tête, en septembre-novembre 1840, d'une offensive navale et amphibie sur les côtes syriennes, doublée d'une opération de subversion au Liban. Couronnée de succès, cette manœuvre débouche sur l'évacuation égyptienne du Liban, de la Syrie et de la Crète, trois provinces que récupère l'empire ottoman au début de 1841. En dépit de la popularité dont jouit dans notre pays l'Égypte réformatrice de Mehmed 'Alî, la France ne s'est pas interposée et se retire des affaires levantines en 1841-1842. Revers diplomatique plus spectaculaire que durable, la crise de Syrie confirme les données enregistrées les années précédentes sur la guerre des côtes.

Le renforcement inattendu de l'escadre Stopford au Levant dans le second semestre 1840, la multiplication des raids amphibies anglo-austro-turcs

55 M. de Bon, *Les Ports militaires de la France, Cherbourg*, Paris, Challamel-Arthus Bertrand, 1867 ; Richild Grivel, *De la guerre maritime*, op. cit., p. 101-105.

56 Service historique de la Défense/Marine/Vincennes (par la suite SHD/M/V), BB 4 1034, Commandant de l'Ariel, *Étude sur les îles Anglo-Normandes de la Manche et des îles Chausey*, 4 avril 1852.

57 Vice-amiral Touchard, « La défense des frontières maritimes », *Revue des Deux Mondes*, 1877, p. 5-42, loc. cit., p. 8.

58 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, op. cit., t. 2, p. 15.

contre les positions égyptiennes au Liban comme en Syrie, le bombardement de Saydâ (Sidon) le 26 septembre, la prise de Beyrouth le 10 octobre, le bombardement puis la prise de Saint-Jean-d'Acre (3-4 novembre 1840) n'ont pas alors manqué d'impressionner les rares témoins français et l'opinion instruite⁵⁹. Trois décennies après les exploits de sir Sidney Smith et de lord Cochrane, la Navy confirmait sa redoutable maîtrise des opérations littorales, décuplée par la standardisation de la grosse artillerie et l'emploi judicieux des remorqueurs à vapeur⁶⁰. Outre ces moyens, les praticiens de la guerre des côtes, vétérans des *French Wars*, ne manquaient pas, tel le *commodore* Charles Napier (1786-1860), qui seconda Stopford en 1840⁶¹. La brève lutte contre l'Égypte révéla enfin de jeunes officiers talentueux qui tirèrent tout le profit possible des *steamers* puissamment armés dont ils avaient reçu le commandement⁶². Dans l'hypothèse d'une lutte ouverte, la Marine de la France était certes théoriquement en mesure de mener des frappes côtières non plus sur des prames et des canonnières à voiles, mais en mobilisant une flottille de vapeurs. Dans sa – trop ? – célèbre *Note sur l'État des forces navales de la France*, le prince de Joinville (1818-1900) expose ainsi les grands traits d'une « petite guerre » navale où l'on infligerait aux ports anglais de la Manche « des pertes et des souffrances inconnues »⁶³. La supériorité quantitative et qualitative des flottilles à vapeur anglaises ne laissait toutefois planer aucun doute aux plus novateurs :

À l'heure qu'il est, si une déclaration de guerre survenait, nous apprendrions, dès le lendemain peut-être, la destruction de Dunkerque, de Boulogne, du Havre,

⁵⁹ Les limites budgétaires des années 1815-1840 et les choix stratégiques du ministère Portal, confirmés en 1837, donnent à la France, en 1840, une cinquantaine de grands navires de guerre que renforcent théoriquement les unités maintenues en cale sèche couverte. Forte sur le papier, cette réserve se limite à 12 vaisseaux quand le Royaume-Uni peut compter sur 33 vaisseaux à flot et mobiliser, en douze mois, 50 autres navires de ligne.

Prince de Joinville, « L'escadre de la Méditerranée », *Revue des Deux Mondes*, 1852, p. 425-482 ; contre-amiral du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841, Journal d'un officier de la station du Levant », *Revue maritime et coloniale*, 1889, p. 145-177 ; Patrick Louvier, *La Puissance navale*, *op. cit.*, p. 103, n. 2.

⁶⁰ Louis Reybaud, « La flotte française en 1841 », *Revue des Deux Mondes*, 1841, p. 317-343, *loc. cit.*, p. 333.

⁶¹ Andrew Lambert, « 'Within Cannon Shot of Deep Water' : The Syrian Campaign of 1840 », dans Peter Hore, *Seapower Ashore*, *op. cit.*, p. 79-95.

⁶² Patrick Louvier, *La Puissance navale*, *op. cit.*, p. 96, 104-106.

⁶³ Prince de Joinville, « Note sur l'état naval des forces de la France », dans Prince de Joinville, *Essais sur la Marine française*, Bruxelles, Meline, Cans, 1852, p. 167-246, *loc. cit.*, p. 174. Originellement publié dans la *Revue des Deux Mondes* en mai 1844, cet essai fut traduit en anglais avant la fin de l'année : *On the state of the naval strength of France in comparison with that of England*, London, Furnivall and Parker, 1844.

etc. [sans doute faut-il entendre ici Cherbourg] que rien ne peut défendre contre un bombardement. [...] Nous aurions la douleur de voir le drapeau anglais flotter dans la rade de Brest, notre grand arsenal⁶⁴.

Le jugement de Joinville, dont le pessimisme échappe à l'opinion britannique, fait alors l'unanimité. Nul n'ignorait en effet que les fortifications des cinq arsenaux maritimes (Brest, Toulon, Lorient, Rochefort et Cherbourg) avaient été négligées depuis 1815 au profit des travaux portuaires. Le 30 janvier 1845, un capitaine du 4^e Régiment d'artillerie nomme les ports les plus exposés aux frappes anglaises : Honfleur, Boulogne, Calais, Dunkerque, menace que seule la mobilisation de centaines de prames et d'une flottille de vapeurs peut conjurer⁶⁵. Selon le rapport d'enquête de la Marine de 1851, le premier acte d'hostilité à craindre serait une attaque du littoral pour y détruire le cabotage et ravager les ports de commerce sous les bombes et les fusées incendiaires⁶⁶. L'Algérie apparaît même à certains comme un piège, où l'Angleterre, une fois maîtresse de la Méditerranée, conduira un débarquement après avoir ravagé le port d'Alger⁶⁷. Bien que la spécialisation des tâches entre les arsenaux soit encore embryonnaire, toute frappe, même partiellement aboutie, ne peut donc qu'avoir les plus grandes conséquences. Cherbourg tient une place particulière dans ce travail de réflexion. La reprise des travaux portuaires sous la Restauration, puis l'émergence d'un arsenal sous la monarchie de Juillet ont sensiblement accru l'intérêt de ce port dont nul n'ignore l'importance médiatique et symbolique⁶⁸ : « Cherbourg excite chaque jour davantage l'envie des Anglais » écrit, en 1844, un officier du 21^e de ligne, « leur but en cas de guerre serait de l'incendier et de le détruire »⁶⁹.

À Cherbourg, alors sans enceinte de sûreté, la menace d'un bombardement naval est écartée au profit de l'hypothèse d'un grand raid amphibie mené par une division de 7 000 à 8 000 soldats anglais qui, débarquant au sud-ouest du port, prendrait pied sur les hauteurs dominant le port du Cotentin avant de mener, de

64 *Ibid.*, p. 177. Ce passage est reproduit par Jules Le Chevalier, *Cherbourg et l'Angleterre*, *op. cit.*, p. 19.

65 SHD/M/V, MS 534, Alexandre Forfait, Capitaine commandant au 4^e Régiment d'Artillerie, *Considérations sur la défense des côtes de France*, 30 janvier 1845. Cahier manuscrit.

66 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, *op. cit.*, t. 2, p. 16.

67 Général Duvivier, *Ports en Algérie. Observations du général Duvivier sur le discours de M. Thiers*, Paris, Garnier Frères, Avril 1842, p. 13.

68 L'aménagement d'un arsenal – avec un atelier des machines, une chaudronnerie et une fonderie – est engagé dans les années 1830 pour être accéléré entre 1844 et 1848 : Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, *op. cit.*, t. 2, p. 565-566 ; Dominique Brisou, *L'Énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX^e siècle*, t. 1, Vincennes, Service historique de la Marine, 2001, p. 159-167.

69 Cité dans Carole Espinosa, *L'Armée et la ville*, *op. cit.*, p. 114.

concert avec une escadre, la destruction de ses ateliers et de ses bassins⁷⁰. Cette hypothèse est renforcée par les grands travaux que le gouvernement anglais mène dans les îles Anglo-Normandes et dont l'avancement fait l'objet de rapports consulaires et navals. Le commandant de l'*Ariel* dessine ainsi, le 4 avril 1852, les grandes lignes d'une descente d'autant moins douteuse que « de nombreuses tentatives ont été déjà faites pour parvenir à ce but [...] et que les moyens de destruction sont devenus plus parfaits ». Tandis que l'agrandissement du port de Saint-Héliér (Jersey) permet d'accueillir une trentaine de « vapeurs d'une force inférieure aux frégates », les travaux dans la rade de Sainte-Catherine (Jersey) permettraient en temps de guerre de rassembler une vingtaine de frégates, soit de quoi porter un corps expéditionnaire de 4 000 marins et 7 000 soldats contre Cherbourg et toute la partie occidentale du département de la Manche, Granville et au-delà Saint-Malo. Poursuivant l'hypothèse d'un raid-éclair, le commandant de l'*Ariel* en expose les principales options tactiques : soit une attaque combinée contre Cherbourg, soit la traversée du nord du Cotentin pour barrer cette presqu'île en « occupant la chaîne des collines qui dominant au nord les vallées de l'Ai et de la Taute »⁷¹. La guerre de Crimée renforça le pessimisme des experts.

Les opérations menées, en 1854 puis en 1855, en mer Baltique, en mer Noire et en mer Blanche ont servi la réflexion de nombreux essayistes navals tels le prince de Joinville⁷², alors en exil, le capitaine de vaisseau Edmond Jurien de la Gravière, ou le lieutenant de vaisseau Richild Grivel, blessé devant Sébastopol, le 17 septembre 1854. Dans une large mesure, la guerre de Crimée – souvent appelée alors guerre d'Orient – confirme le bénéfique stratégique des assauts côtiers. Le conflit donne, en outre, aux forces alliées l'occasion de s'étudier comme jamais auparavant. Dans trois domaines, la prééminence navale anglaise est frappante : la propulsion à vapeur, le transport maritime et l'audace stratégique⁷³. En 1889, le contre-amiral Du Pin de Saint-André exalte la supériorité de l'escadre anglaise de la Baltique qui avait, en 1854, dix années

70 Service historique de la Défense, Terre, Vincennes (par la suite SHD/T/V), 1 M 1241, Adjudant-major du 21^e régiment de ligne (Lacroix), *Mémoire sur Cherbourg*, 1844.

71 SHD/M/V, BB 4 1034, Lieutenant de vaisseau C. Arpin, commandant l'*Ariel*, Granville, *Étude sur les îles Anglaises de la Manche et les îles Chausey*, 4 avril 1852.

72 Prince de Joinville, « La marine à vapeur dans les guerres continentales », *Revue des Deux Mondes*, 1859, p. 769-785.

73 Edmond Jurien de la Gravière, « La Marine d'Aujourd'hui. Première partie La flotte de la Mer Noire », *Revue des Deux Mondes*, 1871, p. 300-333 ; Richild Grivel, *Attaques et bombardements maritimes avant et après la guerre d'Orient*, 2^{nde} édition, Paris, J. Dumaine, 1857, p. 55 ; *id.*, *Une expédition maritime sous le Directoire. La campagne d'Irlande en 1797*, Paris, Imprimerie de Dubuisson, 1863, p. 18-25.

d'avance sur la flotte de l'amiral Parseval-Deschênes, où la propulsion à vapeur demeurait marginale⁷⁴. Soulignés par Andrew Lambert, les effets diplomatiques de la grande revue navale de Spithead, le 23 avril 1856, furent durables en France où cette démonstration de force – 240 unités dont 170 navires spécialisés dans la guerre côtière – confirma spectaculairement l'écart industriel et logistique entre les deux pays⁷⁵. Présidant la délégation française envoyée à cette occasion, l'amiral Jean-Pierre-Edmond Jurien de la Gravière (1812-1892) devait ainsi rappeler, trente années après cette revue, la puissante impression que produisit cette parfaite illustration « de la prodigieuse puissance de production » des arsenaux britanniques, soutenue par une trame très dense de chantiers privés hautement qualifiés⁷⁶. En second lieu, la volonté d'en découdre des marins anglais n'a pas manqué d'impressionner les contemporains. Au lendemain du bombardement d'Odessa, le 22 avril 1854, l'aspirant de 2^e classe Henri Adrien Rieunier note la pugnacité des Anglais qui accablent le port militaire de leurs fusées « à la Congreve » : « Ils étaient enragés ; sans notre exemple qui les retenait, ils auraient peut-être tiré sur la ville. Au reste, ils entendent bien la guerre. Si les Anglais avaient bombardé Marseille, Le Havre, il est probable qu'ils auraient tiré sur les villes »⁷⁷.

Sans que cesse le partenariat colonial et diplomatique franco-britannique, la fin de la guerre de Crimée rouvre ou précipite, entre 1857 et 1861, un certain nombre de contentieux sur l'Empire ottoman, l'Égypte, le Maroc, l'Espagne, l'Italie du Nord et la Savoie. La course aux armements navals, que la guerre avait voilée, devient évidente en dépit des déclarations apaisantes de l'Empereur. L'inauguration très médiatisée du bassin Napoléon III à Cherbourg, le 6 août 1858, puis, les années suivantes, le lancement de la *Gloire* et de ses *sister ships*, ainsi que la conversion rapide de l'artillerie navale lisse, raniment le courant « alarmiste » insulaire que l'on avait vu à l'œuvre dans les années 1840. Dans ce contexte difficile, et parfois incertain, nul n'ignore la fascination qu'exerce Cherbourg chez les chefs militaires et navals britanniques⁷⁸, bien que ce port ne soit encore qu'une très grande rade militaire, dotée d'un arsenal sous-dimensionné. Un officier de la division navale du littoral Nord écrit en 1866 :

74 Contre-Amiral du Pin de Saint-André, *La Rade de Toulon et sa défense*, Paris, Gauthier-Villars, 1876, p. 177.

75 Andrew Lambert, *The Crimean War*, op. cit., p. 335-336.

76 Edmond Jurien de la Gravière, *La Marine de Ptolémée et la marine des Romains*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1885, p. 161-162.

77 SHD/V/M, 154 GG² 1, Henri Adrien Rieunier à ses parents, 22 avril 1854.

78 National Archives (par la suite NA), WO 33/8 (078), General J. F. Burgoyne, *Popular Fallacies with Regard to our Security against Invasion*, 20 août 1856 ; Anonyme, « Portland and Cherbourg », *Colburn's United Service Magazine*, 1861, p. 342-351.

Il est évident que, depuis des années, l'Angleterre a les yeux fixés avec inquiétude sur le port de Cherbourg. Nos voisins sont très sérieusement préoccupés de l'idée que, si nous avons la guerre avec eux, nous pourrions concentrer dans cet arsenal une flotte très nombreuse, la charger de troupes et, au moment qui nous conviendra, jeter, après avoir trompé la surveillance de leurs escadres [...], cette flotte sur un point de leur côte étudié d'avance ou choisi par nous comme base d'opérations⁷⁹.

Par sa situation ouverte, et grâce à la construction de grands dépôts de vivres, Cherbourg se prête en effet mieux que Brest à la préparation des expéditions militaires soit vers l'Amérique soit vers l'Europe du Nord⁸⁰. Les essayistes prédisent naturellement, en cas de guerre, une attaque massive contre Cherbourg afin de précipiter la destruction des forces navales françaises dans les eaux européennes, tandis que le détachement de croiseurs rapides outre-mer anéantirait toute guerre de course. Le passé proche et les écrits professionnels britanniques abondent, il est vrai, en indices d'une frappe massive. Ne retrouve-t-on pas ainsi, dans l'*United Service Journal* de décembre 1859, tous les lieux communs du philanthropisme terroriste ?

Ainsi après avoir bombardé Cherbourg pendant quatre ou cinq jours, la flotte de bombardement (« *bombarding fleet* ») retournerait sans doute à Plymouth ou Portsmouth et, une fois les réparations menées et les boulets, les obus et les fusées embarqués, elle ferait route vers Rochefort et Lorient. En pratiquant cette guerre offensive, nous alimenterions une grande terreur sur toute la côte française et en donnant aux Français un avant-goût de ce qu'est la guerre, nous pourrions espérer accélérer la paix et mieux l'établir⁸¹.

Au lendemain de la guerre de Crimée, les signes d'une concentration stratégique dans les îles Anglo-Normandes s'accumulent. Le 18 octobre 1857, le commandant de l'*Antilope*, un bâtiment de la station navale de Granville, analyse ainsi les motifs de la modernisation du port Sainte-Anne d'Aurigny (Alderney), ce « point stratégique [...], à deux heures du port de Cherbourg ». Dans cette île, où l'activité incessante frappe l'officier, « on s'occupe à la fois de fonder un

79 SHD/M/V, BB 4 1034, Aviso le *Cuvier* au commandant de la division navale du littoral Nord, 30 janvier 1866.

80 Durant la crise polonaise de 1863, on envisagea de rassembler dans ce port une flotte de transports pour embarquer, en trois semaines, 20 000 hommes et 1 200 chevaux, et rallier la Baltique : Service historique de la Défense/Marine/Vincennes (par la suite SHD/M/V), 17 GG 2 1, Vice-amiral Camille de La Roncière Le Noury, mémoire manuscrit, *Guerre de la Baltique*, 2-21 avril 1863.

81 Theseus, « The proper strength of the British Navy », *United Service Journal*, 1859, p. 536-546, *loc. cit.*, p. 542.

port destiné à recevoir une flottille d'attaque, et de rendre l'île inexpugnable »⁸². Au printemps de 1859, le renforcement des effectifs des garnisons de Jersey et de Guernesey ne passe pas inaperçu des autorités diplomatiques⁸³. En septembre de la même année, le vice-consul de France à Guernesey annonce l'agrandissement du port de Saint-Pierre afin de « donner aux escadres anglaises stationnées dans la Manche une force double de celle qu'elles auraient dans l'état actuel des choses »⁸⁴. Cette même année 1859, un article de la *Revue des Deux Mondes*, peu suspecte d'anglophobie, désigne les îles Anglo-Normandes, les ports de Portsmouth et de Portland, comme les trois môles de la « circonvallation de forteresses maritimes » enveloppant Cherbourg⁸⁵.

Négligeant totalement l'hypothèse d'une opération amphibie, le commandant de l'*Antilope* envisage l'offensive de bâtiments blindés, de bombardes et de canonnières que la base d'Aurigny pourrait lancer contre « nos arsenaux en général et particulièrement celui de Cherbourg dont la ruine importe tant à l'Angleterre »⁸⁶. Ce rapport de onze pages, dont une copie fut transmise au département de la Guerre, traduit bien l'idée que les marins et les gens informés se faisaient des modalités opérationnelles d'une guerre franco-britannique au tournant des années 1850-1860. L'effort naval de l'Angleterre se porte certes, après la guerre de Crimée, sur les grandes unités, puis, après 1859, sur les cuirassés de haute mer, mais nul ne doute qu'une guerre d'escadre opposant l'Angleterre à la France doit accompagner ou précéder le lancement d'opérations littorales pour lesquelles les chantiers privés insulaires peuvent fournir par dizaines, comme en 1855, des canonnières blindées, des batteries flottantes et des bombardes.

Contraintes, après le traité de Francfort, de mettre en défense la Meuse et la Champagne, les autorités militaires ne prêtent guère attention à la sécurité des ports de guerre que l'écrasante supériorité navale de la France assure contre tout raid allemand⁸⁷. Cette indifférence est remise en cause par la conquête de

82 SHD/M/V, BB 4 1034, *Antilope* au ministre de la Marine et des Colonies, 18 octobre 1857.

83 *Ibid.*, Vice-consul de France à Jersey au Ministère des Affaires étrangères, copie transmise le 17 mai 1859 au ministère de la Marine.

84 *Ibid.*, Consul Loyeux au Ministère des Affaires étrangères, 10 septembre 1859.

85 J.-J. Baude, « Les côtes de la Manche-Cherbourg », *Revue des Deux Mondes*, 1859, p. 257-290, *loc. cit.*, p. 260.

86 SHD/M/V, BB 4 1034, Commandant de la station navale de Granville, *Sur l'état des travaux dans les îles anglaises de la Manche*, 18 octobre 1857, au ministre de la Marine et des Colonies.

87 Jean Martinant de Préneuf, « Entre Londres, Rome et Berlin, Les marins français et la figure mouvante de l'ennemi », dans Jörg Ulbert (dir.), *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires (XIV^e-XX^e siècles)*, Hamburg, Dobu Verlag, 2012, p. 289-302, *loc. cit.*, p. 292.

la Tunisie (1882) qui mène l'Italie, non sans hésitations, à rallier la Duplice. Si les marins français envisagent surtout une action offensive contre les ports et les côtes péninsulaires, la possibilité d'un engagement anglais au profit de la Triplice redonne une certaine actualité à la question des frontières maritimes méditerranéennes et ponantaises⁸⁸. Après 1885, l'introduction des poudres brisantes⁸⁹ et la fabrication d'obus en acier allongés (« obus torpilles ») imposent soit de moderniser les ouvrages maçonnés soit de les déclasser⁹⁰. À ces nouvelles données diplomatiques et techniques, s'ajoute l'influence des thèses de la Jeune Ecole. Proches des milieux républicains avancés, ses partisans soulignent en effet la place déterminante de l'économie et de la logistique dans une guerre future. Les places fortes maritimes, rappelle l'amiral Aube (1826-1890), un ancien défenseur du camp de Cherbourg en 1870, n'avaient-elles pas joué un rôle crucial dans la guerre contre l'Allemagne alors que la France avait besoin d'armes et de matériels ? Comme les villes industrielles et commerçantes, les ports militaires doivent donc être les cibles naturelles d'une grande marine de guerre. Qui doit en assurer la défense et quels moyens déployer ?

LA DÉFENSE DES PORTS MILITAIRES FRANÇAIS, DU CANON OBUSIER AUX TORPILLEURS : ORGANISATION, SAVOIRS ET RÉALISATIONS AU XIX^e SIÈCLE

Comme une ancienne tradition donnait aux forces militaires, en premier lieu aux armes savantes, la responsabilité des défenses côtières⁹¹, l'organisation des frontières maritimes demeura, durant la Révolution – loi du 10 juillet 1791 –, l'affaire du ministère de la Guerre. La coopération de la Marine ne fut pas insignifiante pour autant : dès 1792, des commissions mixtes inspectèrent les côtes du royaume. Si les sapeurs et les artilleurs conservent une place prééminente dans le système défensif littoral, les ports de guerre jouissent progressivement d'un statut particulier. Sous l'Empire, les travaux de fortification de Brest sont laissés à la Marine. Une ordonnance du 17 décembre 1828 confie également au « préfet maritime » de l'arrondissement de Toulon la défense militaire de

⁸⁸ Ferruccio Botti, « Bonamico et Aube : comment combattre une marine d'une puissance supérieure », *Stratégique*, 99, 2010, p. 133-152.

⁸⁹ Le terme désigne des explosifs mis au point tant en France (acide picrique ou « mélinite ») qu'en Allemagne (nitrocellulose ou « fulmi-coton »). L'effet de souffle et la toxicité des gaz de ces explosifs contraignent les États à réaménager leurs fortifications en employant les ressources du béton et de l'acier. - Voir Jean Doise, Maurice Vaïsse, *Diplomatie et outil militaire. Politique étrangère de la France, 1871-1969*, Paris, Imprimerie nationale, 1987, p. 75-78.

⁹⁰ Patiens, pseudonyme de Gaston Moch (1859-1935), *La Défense nationale et la défense des côtes*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1894, p. 33-34.

⁹¹ Nicole Le Pourhiet-Salat, *La Défense des îles bretonnes, op. cit.*, p. 114.

cette base. L'ordonnance royale du 3 janvier 1843 donne enfin aux marins la responsabilité opérationnelle des ouvrages dont les pièces commandent les rades intérieures et les passes des ports militaires, bien que la direction des garnisons dans ces bases (art. 3) et la refonte des ouvrages demeurent du seul ressort de la Guerre⁹². La dévolution partielle des compétences militaires aux autorités navales est en revanche ignorée outre-Manche, l'administration et le commandement des ports de guerre demeurant l'apanage des armes savantes et de l'infanterie. Sage décision, rarement critiquée, et que les succès passés, comme la défense victorieuse de Gibraltar au XVIII^e siècle, ont justifiée. Les embarras administratifs dans les bases françaises prouvent la sagesse de ce cloisonnement. Le 29 avril 1853, la Marine déplore ainsi que les matelots formant la garnison de l'île Pelée, à l'est de la digue de Cherbourg, soient commandés par un militaire qui ne possède pas « les connaissances nautiques adéquates ». Le 27 décembre de cette même année, l'armée dénonce la présence d'un officier de marine dans une commission chargée de déterminer l'emplacement de mortiers dans le fort côtier de Querqueville⁹³.

Le Second Empire tente de dénouer cette situation ... et l'aggrave. Les décrets du 12 octobre 1853 et du 13 octobre 1863 sur le service des places donnent aux autorités navales des ports militaires – amiraux et préfets maritimes – le commandement suprême, mais temporaire, des défenses « dans le cas d'une attaque imprévue ». Ces textes placent sous leur commandement les armes savantes, l'infanterie, la cavalerie et les services logistiques de la Guerre⁹⁴. La mesure paraît assez judicieuse si l'on considère le développement des armes sous-marines (estacades, mines) et des flottilles de défense côtière dans les années 1860. Ces dispositions, qui ne mettent naturellement pas fin aux querelles, sont étendues durant la guerre de 1870, quand Cherbourg, dont la sécurité est exposée par l'avancée allemande, devient le centre d'un camp retranché étendu à la péninsule du Cotentin⁹⁵. Si la loi de 1873 redonne aux autorités militaires la direction de la défense des côtes, une disposition présidentielle de 1875 fait des préfets maritimes – tous amiraux –, les « gouverneurs désignés » des ports de guerre nationaux⁹⁶. Si le service de garnison est laissé à un soldat

92 *Ibid.*, p. 286-287.

93 F. Renet, *Le Système défensif, op. cit.*, p. 70-71.

94 Richild Grivel, *La Défense des côtes. Attaque et défense des frontières maritimes. Les canons à grande puissance*, Paris, Dumaine, 1864, p. 71.

95 Capitaine de frégate Sébastien Chatelain, « La place de Cherbourg dans la guerre franco-allemande de 1870-1871. Étude du rôle stratégique d'une place forte maritime », *Bulletin d'études de la Marine*, n° 44, 2009, p. 87-91.

96 SHD/T/V, 7 N 1890, Commandant Berrot, *Note sur l'organisation de la défense des côtes*, 11 mai 1899 ; *ibid.*, Capitaine Sabattier, *Étude sur l'organisation de la Défense des côtes*, 14 mai 1899, travail tapé à la machine, 97 p.

en temps de paix, l'article 244 du décret du 23 octobre 1883 donne tous les pouvoirs de police au préfet maritime dans une « zone environnante déterminée à l'avance et de concert entre les départements de la Guerre et de la Marine »⁹⁷. L'imprécision de cette délimitation mène inéluctablement à une série de contentieux⁹⁸. L'artillerie, qui demande le renouvellement de son parc de pièces de côte, fait également entendre son insatisfaction par la voix du général de Miribel, le 24 février 1888⁹⁹. Loin de simplifier la donne, le décret du 13 mai 1890, partiellement repris en 1894, multiplie les exceptions et alimente, au sein de la Marine, un important courant en faveur d'une dévolution complète de la défense côtière à son profit¹⁰⁰. Cette « offensive » navale ne débouche sur aucune modification importante, la réforme de 1904, dont on pouvait espérer qu'elle dénouerait la situation, accroissant bien au contraire les embarras, les lenteurs et les troubles¹⁰¹.

106

La menace récurrente des descentes et des bombardements navals anglais en Normandie, en Bretagne, mais également en Méditerranée, imposa, dès la fin du XVII^e siècle, de préciser les orientations que l'on avait retenues, les décennies précédentes, pour faire pièce aux attaques espagnoles, barbaresques et anglo-hollandaises¹⁰². Le principe constant fut de privilégier la défense fixe des côtes, des ports et des arsenaux maritimes par un front de mer, c'est-à-dire un écran d'ouvrages détachés – batteries maçonnées, tours, redoutes, fortins et forts – afin de commander les plages proches et les entrées des ports. Il s'agissait également de contrer une colonne marchant avec du canon. Brest, comme Rochefort et Toulon, puis Cherbourg au XIX^e siècle, furent ainsi dotés d'enceintes, associées ou non à une citadelle (Brest). À ces fortifications côtières et portuaires s'ajoutait une défense mobile terrestre – camps volants, unités de cavalerie – et des mesures navales de surveillance et de contre-offensive. Efficaces contre des

97 Takashima Tsutomu, *Histoire des fortifications*, op. cit., p. 201-202.

98 SHD/T/V, 7 N 1890, Commandant Berrot, *Note sur l'organisation de la défense des côtes*, 11 mai 1899.

99 *Ibid.*, Général de Miribel, *Note du général de Miribel relative à la question de la défense des côtes*, 24 février 1888.

100 SHD/M/V, 190 GG² 33, Déposition du vice-amiral de Cuverville, préfet maritime de Cherbourg, devant la délégation de la commission extra-parlementaire à Cherbourg, 21 septembre 1894.

101 Patiens, *La Défense nationale*, op. cit., p. 14-21. Il faut attendre 1913 pour voir la Marine recevoir la direction opérationnelle des bases navales de Cherbourg, Brest, Toulon et Bizerte, première étape d'une dévolution retardée par la Grande Guerre.

102 Jean-Pierre Bois, « Principes tactiques de la défense littorale au XVIII^e siècle », dans *Défense des côtes et cartographie historique*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2002, p. 53-65.

ouvrages de second ordre¹⁰³, ni les attaques navales ni les opérations amphibies n'ont généralement réussi à détruire voire à infliger des dommages sérieux à un port-arsenal. Pour autant, il manqua aux côtes françaises de l'Ancien Régime le bouclier le plus utile : une prééminence navale globale et durable.

Durant le Premier Empire et les premières décennies du XIX^e siècle, l'influence des réformateurs et des innovateurs des dernières années de l'Ancien Régime se fait sentir. Pour interdire l'accès à l'île d'Aix, le gouvernement engage la construction d'un gros ouvrage annulaire elliptique sur un banc de sable, le futur fort Boyard. Sur l'île de Saint-Marcouf, au large du Cotentin, comme sur l'estuaire de la Charente sont construits des ouvrages circulaires¹⁰⁴. Il ne s'agit pourtant ici que de variations techniques sur une même trame stratégique : compenser une infériorité navale globale qui expose les côtes et les ports. Sous le Premier Empire, comme par le passé, la fortification maçonnée et l'artillerie forment le socle de la défense portuaire. Aux grands ouvrages, capables de résister aux bombes, sont associées des centaines d'unités secondaires qui poursuivent la tradition des tours-réduits de l'âge moderne¹⁰⁵. Avec quelques améliorations dans les tirs courbes à longue portée, l'artillerie de côte demeure le bras armé de cette défense fixe à laquelle est ponctuellement associée une défense mobile navale – les canonnières – renforcée le long des côtes, par les feux de l'artillerie à cheval¹⁰⁶.

Confrontées, à la fin de 1840, au risque très réel d'une guerre générale menaçant les frontières terrestres et maritimes de la France, les autorités ordonnent une inspection systématique des littoraux pour redéfinir les règles et les pratiques de la défense des côtes. Le ministère de la Guerre (ou « La Guerre ») réunit, le 11 février 1841, une commission interarmes sur le sujet des frontières maritimes, dont les premiers travaux sont complétés, au second semestre de 1841, par cinq commissions mixtes locales chargées d'une

103 Si un vieil adage voulait qu'un canon à terre en valait dix en mer, les combats opposant les ouvrages littoraux de second rang aux navires de ligne comme aux frégates montrent la fréquente supériorité de ces navires dont les bordées (20-45 canons) et les tirs de mousqueterie font vite taire les batteries découvertes : Yann Lagadec et al., *La Bataille de Saint-Cast*, op. cit., p. 122.

104 Nicolas Faucherre, *Bastions de la Mer. Le guide des fortifications de la Charente Maritime*, Chauray-Niort, Patrimoines médias, 1998 ; Philippe Prost, *Les Forteresses de l'Empire. Fortifications, villes de guerre et arsenaux napoléoniens*, Paris, Éditions du Moniteur, 1991, p. 160-162.

105 Chef d'escadron F.-J. Delauney, *Napoléon et la défense des côtes*, Paris-Nancy, librairie militaire Berger-Levrault et C^e, 1890, p. 60-66 ; Nicolas Faucherre, *Bastions de la Mer*, op. cit., p. 21, 31, 59, 64-65 ; Philippe Prost, *Les Forteresses*, op. cit., p. 119-120.

106 F.-J. Delauney, *Napoléon*, op. cit., p. 42-44.

reconnaissance complète des littoraux métropolitains et corses¹⁰⁷. De l'avis général, le succès d'un bombardement contre les bases navales n'est pas douteux bien que Rochefort soit moins exposé que des ports de mer aussi ouverts sur le large que Cherbourg. Il faut donc prévenir les effets des feux courbes (bombes de mortiers) par des ouvrages maçonnés et contrebattre les tirs adverses par une artillerie de côte mixte associant le mortier de côte, le canon lourd et le canon obusier. Les rapports d'inspection de 1841-1843 vont également dans le sens d'une simplification des armements et d'une concentration des moyens au profit des ports militaires¹⁰⁸.

Le 27 mai 1841, trois pièces sont désignées pour former toute l'artillerie de côte : le canon long de 30 livres (16 cm), l'obusier de 22 cm et le mortier de 32 cm¹⁰⁹. Le tir à boulets rouges est supprimé, mais garde longtemps des avocats¹¹⁰, ce procédé étant en revanche maintenu en Grande-Bretagne avant la guerre de Crimée¹¹¹. Après 1856, on intègre aux « calibres de côte » les nouveaux canons de 30 rayés. La concentration des moyens défensifs autour des ports militaires forme le second volet des mesures adoptées au lendemain de la guerre de Syrie. À Toulon, on construit le fort du Grand Saint-Antoine sur la pente ouest du mont Faron, et l'on remodèle d'anciens ouvrages comme la batterie du Cap Brun¹¹². À Rochefort, port militaire secondaire, le ministère de la Guerre ordonne, en 1845, la création d'un second étage de feux sur le fort Énet qui barre l'accès à la rade de l'île d'Aix¹¹³. C'est enfin le projet du fort Boyard que la crise de Syrie relance. La batterie littorale du château de Fouras, d'où Napoléon avait quitté la France pour toujours, le 8 juillet 1815, est casematée en 1847-1848. Parallèlement, le fort de l'île Madame est l'objet de gros travaux pour y accueillir 250 hommes. Cherbourg, symbole des ambitions navales de la France

107 Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée (1912-1931) ou le bouclier de Neptune. La renaissance de la fortification côtière à l'expérience de la Grande Guerre – Le cas méditerranéen*, thèse d'histoire, Institut d'études politiques de Paris, 18 mars 2011, p. 70. Nous remercions M. Saffroy d'avoir bien voulu nous communiquer son travail doctoral qui doit être publié prochainement.

108 Carole Espinosa, *L'Armée et la ville*, op. cit., p. 135-138.

109 H. J. Paixhans, *Nouvelle Force maritime et application de cette force à quelques parties du service de l'armée de terre*, Paris, Bachelier, 1822, p. 420 ; Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée*, op. cit., p. 72, n. 149.

110 Nicole Le Pourhiet-Salat, *La Défense des îles bretonnes*, op. cit., p. 114. ; Guillaume Lécueillier, « Fortifications littorales : les réduits de batterie de côte modèle 1846 ou modifié 1846-1861 et casernes défensives », 2004, 8 p. (notice électronique disponible sur le site patrimoine.<region.bretagne.fr>).

111 NA, WO 33 / 19, *Report of a Committee of Officers on coast defences*, 17 février 1853.

112 M. De Bon, *Les Ports militaires de la France-Cherbourg*, Paris, Challanel-Arthus Bertrand, 1867, p. 42.

113 Face au fort Énet, un projet de batterie est adopté en 1846, afin de prévenir tout débarquement sur l'île d'Aix.

depuis le règne de Louis XVI, fait également l'objet de gros travaux défensifs. Dès 1838, on arrête pour Cherbourg le plan définitif des fortifications qui reçoit, le 25 juin 1841, une enveloppe de 8 millions de francs. Ces crédits permettent de mener à bien la construction d'une enceinte de sûreté bastionnée autour de l'arsenal, d'achever les ouvrages commandant les rades et de disposer d'ouvrages détachés sur les hauteurs et les abords côtiers du port militaire : les forts Sainte Anne, d'Octeville, Descouplets, du Roule, de Querqueville et celui des Flamands. Financé par la Marine, le fort Chavagnac, commencé en 1854, consolide les défenses occidentales de la rade, tandis que la défense immédiate de l'arsenal est consolidée par le grand cavalier du Homet. En dépit de ces travaux, la guerre de Crimée introduit une forme de crise de confiance, brève mais assez forte, dont on retrouve l'écho en Grande-Bretagne.

Au lendemain de ce conflit, les écrits des meilleurs experts français et britanniques – Bartholomew James Sullivan et Richild Grivel – et les rapports des comités interarmes s'accordent, avec quelques nuances, sur les forces nécessaires pour détruire un grand arsenal et les modalités opérationnelles d'un assaut. En 1855, la destruction de Sweaborg et de Kinburn préfigure, de l'avis général, l'emploi combiné de batteries cuirassées et de canonnières, chargées de pilonner, à courte distance, les ouvrages ennemis, tandis que les bombardes doivent accabler de leurs feux courbes la place ou l'arsenal¹¹⁴. L'artillerie en casemates dans les ouvrages maçonnés ne paraît pas capable de contrer une telle flottille de siège manœuvrant sous la protection d'une escadre de vaisseaux et de frégates. Jouissant d'une solide réputation, l'*United Service Journal* décrit en ces termes la force nécessaire pour anéantir, l'un après l'autre, les arsenaux océaniques français :

Cette flotte devrait être formée de 6 vaisseaux à hélice, de 8 frégates, de 10 sloops à vapeur, de 10 batteries cuirassées, de 40 canonnières et de 40 bombardes. [...] Après avoir bombardé Cherbourg durant quatre ou cinq jours, la flotte de bombardement reviendrait s'approvisionner et se refaire à Plymouth et à Portsmouth, avant de rallier Brest et l'inonder de boulets, d'obus et de fusées, puis infliger les mêmes dégâts à Lorient et Rochefort¹¹⁵.

Quelle riposte opposer à cette flottille de siège ? À Cherbourg, la largeur des passes, de part et d'autre de la digue centrale, inquiète ceux qui imaginent les ravages que pourraient commettre des navires cuirassés qui frapperaient le port

114 NA, ADM 1 5682, Rapport du colonel St. George, du lieutenant-colonel Harness et du capitaine de vaisseau Ryder, communiqué à l'Amirauté le 24 mai 1857.

115 Theseus, « The proper strength », art. cit., p. 542.

avec des bombes et des roquettes¹¹⁶. Examinant, en 1857, les chances de succès d'une attaque combinée contre la base normande, le commandant de la station navale de Granville préconise le blindage des ouvrages maçonnés et l'emploi de canons rayés sur les batteries de la digue afin de tenir à distance les bombardes. Enfin, « si quelques bâtiments blindés franchissaient les passes pour se placer à petite distance des ouvrages intérieurs », le vaillant officier propose de s'en rendre maître à l'abordage¹¹⁷. Le propos illustre bien la compréhension d'une donnée nouvelle dans la guerre côtière : la profondeur. C'est désormais sur une distance de plusieurs milles marins que se joue l'attaque d'une forteresse dont la vulnérabilité est très grande face aux feux courbes. Placé au sein d'une commission d'experts sous la direction du maréchal Niel, l'amiral Bouët-Willamez ne doute pas, en février 1861, de la totale « impunité » d'une attaque menée par des frégates cuirassées depuis la baie de Nacqueville à l'ouest de l'arsenal.

110

Alors même que les Français étaient les seuls sur le Continent, à savoir et à pouvoir mener ce type d'opérations, l'assaut naval contre les côtes et les ports militaires britanniques demeurerait plus que jamais une option inenvisageable ou réduite à sa plus petite expression, soit la diversion soit la descente mineure.

La sécurité de Cherbourg anime bien certains projets de frappe préventive contre les îles Anglo-Normandes, places d'armes supposées des escadres et des flottilles de siège anglaises. On en trouve ainsi l'évocation dans un rapport naval de 1857¹¹⁸. Par exemple, le commandant du *Cuvier* propose, le 30 janvier 1866, de mettre à terre un corps de débarquement dans l'île d'Aurigny où, protégés par les feux d'une escadre cuirassée, ces hommes pourraient atteindre le fossé du fort Albert. « Je ne vois pas bien cependant » poursuit l'officier évoquant le succès de l'entreprise, « ce qui empêcherait des navires armés de mortiers, appuyés par la présence d'une escadre, de venir se placer près des terres et d'envoyer des bombes au fort Albert et au château de Longy [...] à l'abri des feux des ouvrages n° 15 et n° 16 »¹¹⁹. Mais Portsmouth ? Mais Chatham ? Les premiers cuirassés armés de pièces rayées permettent, peut-on lire en 1863, d'envisager l'attaque

116 Lieutenant de vaisseau Arpin, *Rapport*, Décembre 1856, cité par F. Renet, *Le Système défensif*, op. cit., p. 120.

117 SHD/V/M, BB 4 1034, Commandant de la station navale de Granville, *Sur l'état des travaux dans les îles anglaises de la Manche*, 18 octobre 1857 ; F. Renet, *Le Système défensif*, op. cit., p. 121.

118 SHD/M/V, BB 4 1034, Commandant de l'*Antilope* au ministre de la Marine et des Colonies, 18 octobre 1857.

119 *Ibid.*, *Aviso le Cuvier* au commandant en chef de la division navale du littoral Nord, 30 janvier 1866.

des principaux arsenaux maritimes comme Portsmouth « sans courir [...] de très grands risques »¹²⁰. On chercherait vainement dans les archives navales la preuve d'une réflexion commandée ou menée par le commandement sur une frappe portuaire majeure, une forme de *Portsmouth Strategy*¹²¹. Jamais, même quand ils disposèrent d'une relative parité régionale et technique (1859-1863), les marins français ne purent en effet envisager une doctrine du raid à grande échelle contre l'Angleterre. Attaquer quelques bases mineures comme le port de Longy et canonner des ports marchands, sans doute, s'il faut en croire le rapport Hamelin en 1857, mais guère plus. Pour une part, cette réserve prouve l'efficacité dissuasive des travaux défensifs menés dans les îles Anglo-Normandes et sur la côte sud de l'Angleterre depuis le milieu des années 1840. À la fin des années 1850, l'obtention de crédits exceptionnels pour la modernisation des arsenaux insulaires – la « *brick and mortar policy* » palmerstonienne – a profondément marqué une opinion française, également surprise par l'ampleur du mouvement des Volontaires¹²². En 1857, le commandant de l'*Antilope* n'imaginait de succès possible contre l'île d'Aurigny qu'au tout début d'une guerre, pour conclure : « la meilleure réponse à faire à cette espèce de défi de l'Angleterre, c'est de mettre Cherbourg à l'abri de toute insulte »¹²³. Neuf années plus tard, le commandant du *Cuvier* décrit la rade de Braye (Aurigny) comme « une position véritablement formidable » avec ses 200 canons et ses 18 ouvrages¹²⁴. Les défenses de Jersey apparaissent également comme très fortes et l'objet d'incessantes et coûteuses améliorations pour enlever toutes les chances de succès à une simple descente comme celle tentée en 1780. Brossant, en 1877, le tableau des défenses maritimes européennes, le vice-amiral Touchard vante l'excellence des ouvrages fortifiés portuaires anglais et souligne la puissance des moyens navals déployés dans les eaux britanniques¹²⁵. Pour une Marine française aux moyens budgétaires et matériels limités, le risque d'engager de précieuses ressources pour un gain

120 Xavier Raymond, *Les Marines de la France et de l'Angleterre depuis 1815*, Paris, Hachette, 1863, p. 265.

121 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, op. cit., t. 2, p. 713-721, p. 1079.

122 Autorisée en mai 1859, cette force rassembla en moins d'une année plusieurs dizaines de milliers d'hommes, le plus souvent issus de l'artisanat, de la classe ouvrière et des classes moyennes. Cette armée territoriale, conçue pour épauler l'armée régulière en cas d'invasion, démontrait, aux yeux de ses membres et des élites britanniques, la vigueur du patriotisme insulaire, la fermeté du loyalisme monarchique et la cohésion sociale de la nation : Hugh Cunningham, *The Volunteer Force. A Social and Political History 1859-1860*, London, Croom Helm, 1975, p. 5-18.

123 SHD/M/V, BB 4 1034, Commandant de l'*Antilope* au ministre de la Marine et des Colonies, 18 octobre 1857.

124 *Ibid.*, Commandant de l'avis *le Cuvier* au commandant en chef de la division navale du littoral Nord, 30 janvier 1866.

125 Vice-amiral Touchard, « La défense des frontières maritimes », art. cit., p. 14.

incertain paraît donc bien trop grand. La sauvegarde de la flotte prime ici sur sa finalité dissuasive même. C'est donc bien sur les côtes de France que se décide la « *Cherbourg Strategy* ».

D'UNE RELATIVE CONFIANCE (1860-1881) À UNE VISION PESSIMISTE D'UN CHERBOURG
« OUVERT À TOUTES LES SURPRISES » (1882 -1898) :

112

L'espoir que la défense portuaire pourrait être renforcée sur mer et sous les eaux portuaires naît opportunément de l'utilisation d'armements et de procédures employés durant la guerre de Crimée et la guerre civile américaine. Refusant d'engager une stratégie de guerre d'escadre et de course, la Russie mouille dans la Baltique des mines à percussion tout en barrant les rades de Sébastopol et le détroit de Kertch d'obstructions semi-immergées. Ces dispositifs frustes, que les Confédérés déploient également dans leurs eaux côtières et fluviales durant la guerre de Sécession¹²⁶, retiennent progressivement l'attention des experts européens qui surestiment l'efficacité dissuasive et la commodité de ces armes : « S'il est une vérité incontestable depuis la guerre d'Amérique », écrit Richild Grivel en 1869, « c'est que tout port de mer, menacé par des forces prépondérantes, n'a pas de plus facile moyen de défense que les obstructions et les torpilles »¹²⁷.

Dès la fin des années 1860, l'emploi combiné des armes sous-marines et des flottilles navales devient un axiome de la défense portuaire. Les mines et les estacades donnent en effet plus de profondeur à la défense fixe et peuvent, par leur simple déploiement au sein des rades militaires, ralentir une attaque¹²⁸. À ces défenses sous-marines sont associés des moyens navals spécialisés : les batteries flottantes, les *monitors*, les navires béliers des classes *Cerbère* et *Taureau*, les chaloupes canonnières, enfin les torpilleurs, armés initialement de « torpilles à hampe »¹²⁹ (1861-1865), puis de torpilles automobiles. À l'artillerie de côte revient le soin de faire rebrousser chemin à une escadre hostile. Cette combinaison d'armements n'est pas remise en cause les décennies suivantes,

126 Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée*, op. cit., p. 88.

127 Richild Grivel, *De la guerre maritime*, op. cit., p. 41.

128 NA, WO 33 8, Général J. F. Burgoyne, *Memorandum on Floating Defences*, 20 août 1856 ; Richild Grivel, *De la guerre maritime*, op. cit., p. 130.

129 Comme le nom du procédé l'indique, on équipe l'avant d'un canot à moteur d'une hampe dont la tête est constituée d'un cône bourré d'explosif que l'on fait exploser par contact sous la ligne de flottaison d'un navire ennemi. Ces procédés rustiques, mais alors totalement dépassés, font encore merveille entre les mains des Français durant la guerre contre la Chine en 1884-1885.

tant en France qu'à l'étranger. Si les navires béliers disparaissent de la panoplie défensive, la défense navale ou « mobile » des grands ports de guerre prend, à la fin du siècle, une importance croissante. Au 1^{er} juin 1898, la défense mobile navale de Toulon aligne ainsi vingt-cinq bâtiments armés dont un contre-torpilleur, onze torpilleurs, cinq vedettes et une flottille de chaloupes à vapeur¹³⁰.

Cette conjugaison de moyens, anciens, renouvelés et inédits, renforce le crédit militaire des ports-arsenaux tant en France qu'outre-Manche, même si cette confiance reste relative. La construction d'une ligne ferroviaire littorale entre Cherbourg et Brest fait ainsi préconiser un tronçon intérieur, moins exposé à un coup de main¹³¹. En outre, les progrès de l'artillerie navale¹³² et la mise au point de cuirassés d'attaque portuaire ne passent pas inaperçus¹³³. Les bombardements de Paris et de Strasbourg en 1870 permettent enfin d'imaginer les ravages d'une flottille de bombardes équipées de mortiers rayés géants. Ainsi, en 1883, avant la mise en place d'une défense mobile de torpilleurs et l'établissement d'une grosse artillerie de côte à La Spezia, les experts de l'Amirauté britannique ne doutent pas de pouvoir ravager ce port avec des mortiers lourds de marine, un jugement qu'un marin français avait exprimé en 1876¹³⁴. Pour autant, la défense des ports de guerre paraît avoir retrouvé un certain crédit dans le courant des années 1860 et 1870¹³⁵. En février 1861, un mémoire de l'amiral comte Bouët-Willamez (1808-1871) tient le franchissement des deux passes de Cherbourg pour suicidaire. Pour appuyer cet avis, le rapport nomme les douze ouvrages commandant ces passages dont un, en outre, serait bloqué en temps de guerre. La dotation des ouvrages extérieurs, tel le fort de Querqueville, et des batteries de la digue paraît enfin former la plus efficace des parades contre les effets d'un bombardement naval à grande distance¹³⁶. Les expériences de torpillage menées à Toulon en 1866 font l'objet d'un article enthousiaste de *La Patrie*,

130 Takashima Tsutomu, *Histoire des fortifications*, op. cit., p. 48-50.

131 A. Chevrement, *Le Chemin de fer stratégique*, op. cit., p. 10-11.

132 John C. Paget, *Naval Powers and their Policy*, London, Longmans, 1876, p. 5.

133 Un officier de Marine, « Les forts de mer en 1867 », *Revue maritime et coloniale*, 1867, p. 745-763, loc. cit., p. 751.

134 En revanche, examinant la question du forçement du port, les experts y renoncent en 1886 devant la probabilité d'une contre-offensive de torpilleurs. Ils préconisent une action périphérique de canonnade des voies ferrées : SHD/M/V, BB 4 1450, *La Défense des côtes de l'Italie*, 1876 ; SHD/M/V, BB 4 1452, Lieutenant de vaisseau Ponthy, *Note sur les opérations que pourrait avoir à faire l'escadre d'évolutions au début d'une guerre avec l'Italie*, 7 novembre 1886 ; NA, ADM 231 1, *Italy Naval Dockyard Ports*, mars 1883.

135 F. Maubeuge, « Notes sur l'emploi de l'artillerie dans la défense des côtes », *Revue belge d'art et de sciences militaires*, 1881, p. 135-163 ; Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française*, op. cit., p. 232.

136 SHD/T/V, 1 M 1241, Amiral Comte Bouët-Willamez, *Mémoire sur la vulnérabilité de la rade & de l'arsenal maritime de Cherbourg - Moyens d'y remédier*, février 1861.

repris dans une brochure qui tient pour nulles les chances d'une attaque contre le port de refuge de Saint-Malo « dont les chenaux étroits, parsemés sans doute à l'avance de ces terribles feux sous-marins » seraient un piège mortel pour les cuirassés ennemis¹³⁷. La confiance retrouvée ne repose pas seulement sur des considérations militaires. Alors que les grandes tensions franco-britanniques de l'après-guerre de Crimée s'apaisent après 1863, l'émergence de la Prusse et de l'Italie puis l'Année Terrible détournent l'attention générale vers les frontières terrestres. À ces causes générales s'ajoutent des facteurs techniques : l'achèvement d'un réseau ferroviaire cohérent entre les grands ports de guerre et Paris à la fin du Second Empire¹³⁸, mais également l'introduction puis la généralisation de la télégraphie aérienne intègrent désormais les bases navales ponantaises au dispositif militaro-politique de la France.

114

La réputation militaire de Cherbourg bénéficie de ce contexte favorable. Auteur d'une longue notice sur l'histoire du port normand, M. de Bon dénombre avec complaisance, en 1867, les ouvrages défendant les rades et l'arsenal qu'il tient pour inviolable¹³⁹. Face aux mines, aux obstructions, aux ouvrages non maçonnés et bien armés, le bombardement naval et toute descente restent en outre, plus que jamais, tributaires d'un travail de renseignement méticuleux et de longs préparatifs que des conditions climatiques imprévisibles peuvent contrarier. Outre-Manche, la certitude de briser les ports arsenaux français par une frappe navale s'estompé également dans les années 1860. Ami de Richard Cobden et de Michel Chevalier, et de ce fait peu suspect de gallophobie, Patrick Barry considère longuement cette question dans le livre qu'il consacre à la marine française en 1864. Alors que son front terrestre fait de Toulon un autre Gibraltar, les forts couvrant la rade, écrit-il, commandent ses parages et toute entrée de vive force mènerait à un échec : « Une attaque nocturne serait vaine. Les jours de Sidney Smith [le défenseur de Saint-Jean-d'Acre en 1799 et l'un des praticiens de la guerre de côtes] sont passés désormais [...] il faut hélas ! admettre que Toulon est imprenable »¹⁴⁰.

Restent les coups de main, mais dont on doute qu'ils soient bien efficaces contre un pays disposant d'un réseau de communications aussi étoffé et de

137 A. Chevremont, *Le Chemin de fer stratégique*, *op. cit.*, p. 8-9.

138 L'interruption de la future liaison ferroviaire littorale entre Brest et Cherbourg, avance un de ses avocats, serait ainsi sans grand effet puisque les communications seraient maintenues par les lignes unissant Rennes à Lamballe et Rennes à Caen : A. Chevremont, *Le Chemin de fer stratégique*, *op. cit.*, p. 12.

139 M. de Bon, *Les Ports militaires de la France*, *op. cit.*, p. 51-55.

140 Patrick Barry, *The Dockyards, Shipyards and Marine of France*, London, Simpkin, Marshall and Co., 1864, p. 146-147.

troupes aguerries. Si l'on peut certes gêner les approvisionnements en charbon le long de la côte provençale en coupant la ligne Marseille-Toulon ou Toulon-Nice, il faut s'attendre, prophétise le même Barry, à une vive résistance¹⁴¹. Le même pessimisme enveloppe les considérations des experts de l'armée anglaise quand la dénonciation unilatérale russe des clauses navales du traité de Paris de 1856 fait examiner, en 1870-1871, les chances de succès de frappes navales en mer Noire¹⁴². Vingt années plus tard, alors que les autorités navales se savent en mesure d'infliger des coups décisifs aux arsenaux des puissances secondaires (Égypte, Italie) et d'incendier une partie des ports de commerce continentaux comme Marseille, Toulon apparaît toujours hors d'atteinte¹⁴³.

Cette confiance globale dans la sécurité des ports militaires nationaux s'effrite dans les années 1880, alors que les relations franco-italiennes et franco-britanniques se détériorent. Commentant la mise en chantier du *Duilio* et du *Dandolo*, un ingénieur des constructions navales y voit, en 1876, une donnée toute nouvelle puisque la marine italienne peut, avec ses futures unités, « opérer même à grande distance de ses côtes une attaque des établissements maritimes d'un ennemi »¹⁴⁴. Si les autorités navales négligent ce risque et ne perdent pas de vue l'intérêt de frappes navales anti-italiennes, l'isolement diplomatique de la France comme les contentieux coloniaux entre Paris et Rome coïncident fâcheusement avec la publication de certains essais particulièrement pessimistes.

Reprenant les inquiétants propos de l'amiral du Pin de Saint-André sur les défenses de Toulon¹⁴⁵, le vice-amiral Aube développe, en 1882, dans la *Revue des Deux Mondes*, un tableau sévère des ports militaires français. Si Brest et Toulon échappent dans une certaine mesure à ses critiques, Aube prophétise à Cherbourg comme à Lorient un nouveau désastre d'Aboukir, infligé soit par une escadre canonnant les ports depuis le grand large, soit par une flottille de torpilleurs¹⁴⁶. Traduit en anglais, et diffusé dans la presse spécialisée, cet essai ne dénonce pas tant les travaux militaires, qu'il décrit peu, que leur inutilité. Alors que les puissances européennes disposent à Nicolaieff, Chatham et Kiel de ports fluvio-maritimes, « inaccessibles aux thornycrofts les plus rapides et les plus subtils », Lorient et Cherbourg sont suicidairement exposés au large. Cherbourg, « ouvert à toutes les surprises », est « un nid à bombes et à obus ».

141 *Ibid.*, p. 148.

142 Patrick Louvier, *La Puissance navale*, op. cit., p. 367.

143 NA, ADM 231/1, *France South Coast Defences*, n° 4, Juin 1883.

144 Paul Dislère, *La Guerre d'escadre et la guerre des côtes*, Paris, Gauthier-Villars, 1876, p. 12.

145 Amiral du Pin de Saint-André, *La Rade de Toulon et sa défense*, op. cit., 1881.

146 Patiens, *La Défense nationale*, op. cit., p. 60-62.

« Les lueurs de l'incendie de Sweaborg, dès 1854, éclairent d'un jour sinistre le sort qui l'attend à la plus prochaine guerre maritime »¹⁴⁷. Privée des atouts géographiques qui favorisaient tant les autres puissances, la France doit, conclut Aube, disperser ses forces de haute mer dans les ports de refuge qu'abriterait un écran de torpilleurs et de canonnières¹⁴⁸. Excessivement pessimiste et contredisant ce que l'on peut alors lire sous la plume de militaires français¹⁴⁹, dans les revues étrangères comme dans les rapports navals britanniques¹⁵⁰, le propos de l'amiral Aube n'est pas exempt d'arrière-pensées corporatistes et politiques puisqu'il s'agit de convaincre l'opinion parlementaire de l'utilité de la base de Rochefort que l'on envisageait de fermer.

Bien qu'elles fussent vigoureusement débattues au sein de la Marine et malmenées par le résultat des grandes manœuvres navales de 1886, les thèses aubiennes affectèrent le jugement que l'opinion instruite porta, à cette époque, sur les frontières maritimes. Si les défenses de Toulon et celles de Brest paraissent bien à l'abri d'un raid¹⁵¹, l'ouverture de la rade de Cherbourg et l'absence de gros ouvrages couronnant cette base donnent alors du crédit à la thèse d'un port de guerre dangereux, « le seul au monde dont la destruction soit possible et même facile », écrit Gaston Moch en 1892. Dans les *Considérations sur la guerre navale dans la mer du Nord et la Manche*, qu'il signe le 16 juin 1886, le commandant Chasseriaud n'avait-il pas préconisé le démantèlement de l'arsenal pour convertir la rade artificielle en port de refuge et de concentration¹⁵² ? Les conclusions des manœuvres navales de 1893-1894 exposent les faiblesses du dispositif défensif : des torpilleurs de second ordre, manœuvrant mal et fatiguant vite¹⁵³, des projecteurs bien maladroitement employés, enfin une artillerie obsolète sur les digues. Il ne s'agit cependant pas de tares incurables. Quelques mesures de bon sens, telles que la concentration des torpilleurs et l'emploi des croiseurs en éclairage, pouvaient rendre à la place l'avantage

147 Amiral Aube, « La guerre maritime », art. cit., p. 341.

148 *Ibid.*, p. 336-337.

149 « La défense de nos côtes n'est pas compromise et ce n'est pas de ce côté là qu'est le danger pour la France » : SHD/T/V, 7 N 890, *Note du général de Miribel relative à la question de la défense des côtes*, 24 février 1888.

150 La destruction des points d'appui coloniaux ne fait aucun doute au milieu des années 1880 pour les experts de l'Amirauté, mais Toulon est jugé hors d'atteinte. Tout au plus peut-on envisager de bombarder les établissements industriels de Marseille : NA, ADM 231 1, *South Coast Defences*, 1883.

151 Lieutenant-colonel Hennebert, *La Guerre imminente : la défense du territoire*, Paris, Librairie des auteurs modernes, 1890, p. 188-189.

152 SHD/M/V, BB 4 1452, Capitaine de frégate Chasseriaud, *Considérations sur la Guerre navale dans la mer du Nord et la Manche*, 16 juin 1886.

153 SHD/M/V 190 GG 2 32, Capitaine de vaisseau Pillote au vice-amiral commandant en chef de la préfecture maritime de Cherbourg, 21 août 1894, n° 341.

tactique auquel pourtant la Marine ne croyait plus guère en 1898, le partage des responsabilités s'avérant un puissant facteur de démoralisation. C'est de cette crise de confiance dont témoigne le général Legrand-Girarde, un sapeur de la Maison présidentielle, scandalisé par les propos de l'amiral Touchard, préfet maritime, qui :

[...] m'a stupéfié en émettant l'idée que la ville devait s'attendre à voir débarquer une division anglaise le lendemain ou peut-être la veille d'une déclaration de guerre. Et comme j'exprimais timidement l'opinion que nos torpilleurs et la défense mobile et les sous-marins devraient nous garantir d'une pareille éventualité, il m'a répondu que leur action était nulle le jour et que la flotte anglaise dispose d'assez de destroyers pour les annihiler [...]. J'ai beau faire, je n'arrive pas à comprendre l'état d'âme des grands chefs de la Marine quand il s'agit d'apprécier la valeur de la flotte et son action possible contre celle des Anglais »¹⁵⁴.

Avec de fortes variations selon les périodes et selon les ports considérés, la « *Cherbourg Strategy* » fut bien tenue en France comme une option majeure de la Royal Navy en cas d'affrontement bien que les chances d'un succès britannique n'aient pas toujours paru certaines aux experts militaires. On peut bien parler ici de l'intériorisation d'une menace, qui fut entretenue par le souvenir des agressions passées, la prééminence technique insulaire, mais également l'aménagement des « ports de refuge » anglo-normands et la refonte des défenses de Portsmouth. Alors que les marins français sont, techniquement et tactiquement, les seuls à pouvoir mener contre les îles Britanniques une stratégie littorale d'une certaine envergure, ils réservent la guerre de côtes aux puissances continentales et n'ambitionnent que des entreprises mineures sur les côtes anglaises, laissant aux Britanniques, trop puissants sur mer et trop difficiles à frapper, l'avantage de déployer leur supériorité navale et logistique sur les côtes nationales.

154 Général Legrand-Girarde, *Un quart de siècle au service de la France, Carnets 1894-1918*, Paris, Presses littéraires de France, 1954, p. 450-455.

LES DISSUASIONS ATOMIQUES NAVALES FRANÇAISE
ET BRITANNIQUE ENTRE 1945 ET 1972 :
UNE RELATION À L'OMBRE DES ÉTATS-UNIS

Guy de Bakker

Capitaine de corvette honoraire,

Professeur Patrick Boureille

Chargé d'enseignement et de recherche, Service historique de la Défense, Vincennes

In memoriam

amiral Bernard Lugan (19 avril 1933-25 juin 2012)

119

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 16 • PUPS • 2012

Déclassés à l'issue de la seconde guerre mondiale, le Royaume-Uni et la France placent leurs espoirs de restauration dans la maîtrise de l'atome à la fois comme source d'énergie et base d'un système d'armes de destruction massive. À cette aune, l'échelle des puissances se recompose au gré des percées technologiques réalisées par chacun des protagonistes. La France, à la pointe de la recherche atomique en 1939, dépassée sans espoirs apparents de retour en 1945, fournit un effort considérable, et redevient en une génération la quatrième puissance militaire mondiale. Elle met ainsi en œuvre, en 1972, une triade stratégique fondée sur un armement nucléaire aéroporté (AN 22 sous *Mirage IV*), en silos (plateau d'Albion) et naval (sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, en abrégé SNLE).

Puissance moyenne au destin inextricablement lié au sien, le Royaume-Uni constitue pour les élites militaires et politiques de la IV^e République une référence à suivre dans ses relations stratégiques privilégiées avec les États-Unis. Ces derniers, détenteurs d'un monopole nucléaire incontesté jusqu'en 1949, semblent vouloir admettre les Britanniques à leur côté à la fin des années 1950. Cette participation à la cogestion des affaires mondiales constitue un Graal difficilement accessible pour les Français, un modèle d'autant plus jaloux qu'il implique une réglementation durcie en matière de non prolifération à l'endroit de la France. C'est par effraction que Paris s'impose auprès de Washington comme un interlocuteur incontournable qui ne peut être aussi facilement contrôlé que Londres.

Cette communication s'efforce de retracer, sous l'angle du nucléaire naval, l'histoire de ce « triangle nucléaire »¹, ce ménage stratégique à trois où les États-Unis apparaissent constamment en arrière-plan du couple franco-britannique.

DEUX ANCIENS ALLIÉS QUI N'ONT PLUS DE COOPÉRATION MILITAIRE (1945-1954)

120

Partenaires de même rang en 1939, la France et la Grande-Bretagne n'appartiennent plus à l'issue de la guerre au même groupe de puissances². Si la seconde donne encore pendant quelques années l'impression d'une grande puissance, personne ne s'illusionne sur l'extrême faiblesse du dispositif militaire français³. L'outil naval est pour le moins sinistré. Philippe Strub constate ainsi qu'en 1945 « la France est au bord de l'asphyxie économique et financière. L'alternative "reconstruire ou réarmer" ne peut pas se poser dans ce pays dévasté, au bord de la famine et de la banqueroute »⁴. Pour sa part, Philippe Quérel note fort justement que « sans nouvelles constructions et en dépit des navires en achèvement en 1948, la flotte court à sa perte. [...] La barre des 100 000 tonnes serait franchie en 1958 »⁵.

Les représentants de la Royal Navy auprès de l'ambassade du Royaume-Uni en France ne s'y trompent pas. En mars 1946, l'attaché naval note « qu'à l'exception du *Richelieu* et de quatre croiseurs légers modernes, la flotte française est une force en devenir. [...] Les chantiers navals sont dans un tel état que la construction de nouveaux navires n'est pas envisageable avant longtemps »⁶. En 1949, son successeur se montre moins diplomate : « La majeure partie de la flotte française et de son équipement est obsolète, et le nombre de ses bâtiments ne cesse de diminuer. [...] Cette petite flotte n'a que peu d'importance. [...]

1 Gunnar Skogmar, *Nuclear Triangle. Relations between the United States, Great Britain and France in the Atomic Energy Fields (1939-1950)*, Copenhagen, Copenhagen Political Studies Press, 1993.

2 André Reussner, *Les Conversations franco-britanniques d'état-major (1935-1939)*, Vincennes, Service historique de la Marine (*passim* SHM), 1969, p. 3-4 et p. 291.

3 La lecture de la chronique aéronautique de la *Revue de Défense nationale* est cruelle entre la Grande-Bretagne qui, au sortir de la guerre, dispute un temps victorieusement la primauté aéronautique aux États-Unis, et la France, spectatrice de ce duel technologique.

4 Philippe Strub, *La Renaissance de la marine française sous la Quatrième République (1945-1956) : la Quatrième République a-t-elle eu une ambition navale pour la France ?*, doctorat d'histoire, université Paris I, 2006.

5 Philippe Querel, *Vers une marine atomique. La marine française (1945-1958)*, Bruxelles-Paris, Bruylant-LGDJ, 1997, p. 69-74.

6 Contre-amiral Richard Shelley, Attaché naval près l'ambassade du Royaume-Uni en France, *French Navy, 1944-1946*, 8 mars 1946, National Archives (*passim* NA), Kew, sous-série Foreign Office (*passim* FO) 371/59 994, cité dans Serge Berstein et Pierre Milza (dir.), *L'Année 1947*, Paris, Presses de sciences po, 2000, p. 266-267.

Désormais, la France est vraiment une puissance navale de troisième ordre »⁷. Le constat ne doit pas choquer. Les officiers de marine français le font aussi. Le capitaine de frégate Gouttier, tenu pour l'un des meilleurs sous-marinières de sa génération, prévoit, dans son cours de tactique sous-marine professé à l'École de guerre navale, une attrition de l'arme allant jusqu'à sa disparition au milieu des années 1950.

C'est l'inclusion de la France dans l'Alliance atlantique qui permet la résurrection de sa puissance navale. La descente aux enfers de la Marine est enrayerée avec le soutien des Anglo-Saxons et grâce à des décisions gouvernementales devenues indispensables dans le contexte d'affrontement idéologique Est-Ouest⁸. Sur ce sujet, l'historiographie est suffisamment connue pour ne pas avoir à y revenir⁹. Sur le plan atomique, les positions se sont inversées au cours de la guerre. En 1939, la France a su mobiliser l'ensemble de ses ressources. Une importante équipe de savants internationalement reconnus s'est progressivement constituée au Collège de France autour de Frédéric Joliot-Curie. Les matières premières ne sont pas un problème, qu'il s'agisse du minerai d'uranium ou du deutérium après les accords conclus avec l'Union minière du haut Katanga et la Norsk Hydro. Enfin, les pouvoirs publics ont pris une claire conscience de l'enjeu politique et militaire de ces recherches alors que la guerre menaçait. Cinq brevets purent ainsi être déposés entre avril 1939 et mai 1940, quatre sur la production d'énergie, le dernier sur les applications militaires de la fission des atomes¹⁰. En contrepoint, la

- 7 Capitaine de vaisseau Clarence Dirmsmore Howard-Johnston, Attaché naval près l'Ambassade du Royaume-Uni en France, *Annual Report on the French Navy for 1948*, 7 janvier 1949, NA, Kew, FO 371/79 131, cité dans Maurice Vaïsse (dir.), *La France et l'opération de Suez de 1956*, Vincennes, Centre d'études d'histoire de la Défense, ADDIM, 1997, p. 183. C'est nous qui soulignons.
- 8 Il s'agit d'abord du traité d'assistance mutuelle franco-britannique signé le 4 mars 1947 à Dunkerque, puis du traité de coopération sociale, économique, culturelle et de défense collective signé à Bruxelles le 17 mars 1948, qui unit la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg, et donne naissance à l'Union occidentale. Puis, le 4 avril 1949, l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) groupe autour des signataires du pacte de Bruxelles, le Danemark, l'Italie, l'Islande, la Norvège, le Portugal et le Canada, sous la houlette des États-Unis. D'une Entente cordiale rénovée contre une résurgence de l'impérialisme allemand en 1947, on passe très vite à l'union sacrée contre la menace soviétique, d'abord entre Européens en 1948, puis avec l'appui et sous la tutelle des Américains en 1949.
- 9 Philippe Strub, *La Renaissance*, op. cit. ; Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. 2 : *De la vapeur à l'atome*, Paris, Lavauzelle, 1983 ; du même « La politique navale française de 1945 à 1967 », *Revue maritime*, n° 253, avril 1968, p. 469-483 ; Ludovic Caserta et Philippe Vial, « La Marine nationale, l'OTAN et la CED (1950-1954) ou l'impossible marine européenne », *Revue historique des armées*, n° 215, 1999, p. 79-94.
- 10 Le 30 octobre 1939, un pli cacheté contenant les trois premiers brevets est déposé à l'Académie des Sciences ; il est complété en mai 1940. Il s'agit respectivement :

recherche britannique, si brillante au début de la décennie, piétine. La découverte du neutron par James Chadwick en 1932 laisse augurer une application énergétique du bombardement neutronique. Mais la relève de cette « école de Cambridge » n'est pas assurée.

L'effondrement du dispositif militaire français en 1940 entraîne la dislocation des équipes et la stérilisation de la recherche nationale. Les matières premières sont mises à l'abri de la convoitise allemande. Les personnels scientifiques, pour une part menacés de surcroît par leur judéité, fuient vers la Grande-Bretagne. Là, ils entreprennent auprès des autorités un travail de sensibilisation à l'importance de l'enjeu constitué par ces recherches¹¹. En effet, la France dorénavant hors jeu, seule l'Allemagne semble réunir les compétences matérielles et scientifiques requises pour tirer les conséquences pratiques ultimes des travaux théoriques du quart de siècle précédent. Menacée d'invasion et soumise au *blitz*, l'Angleterre de Churchill mobilise cependant ses ressources sur ce dossier. Mieux, elle sensibilise à son tour les États-Unis de Roosevelt à l'enjeu primordial de la recherche atomique. Elle conclut avec ces derniers et avec le Canada l'accord de Québec d'août 1943 : au terme de ce premier traité de non prolifération, chacune des parties prenantes échange librement avec ses pairs des informations relatives aux applications civiles et militaires de l'énergie nucléaire, tout en disposant d'un pouvoir de veto sur la communication de ces informations à une tierce puissance¹². En vertu de cet

122

– d'une part des brevets d'invention n° 976.541 et 542 concernant un dispositif de production d'énergie et un procédé de stabilisation d'un tel dispositif producteur d'énergie demandés respectivement les 1^{er} et 2 mai 1939 à Paris au nom de la Caisse nationale pour la recherche scientifique (CNRS) par Frédéric Joliot-Curie, Hans von Halban et Lew Kowarski. Ils sont complétés le 30 avril et le 1^{er} mai 1940 par les brevets d'invention n° 971.384 et 386 concernant des perfectionnements apportés à ces dispositifs.

– d'autre part, du brevet d'invention n° 976.324 concernant des perfectionnements aux charges explosives d'énergie demandé le 4 mai 1939 à Paris au nom de la CNRS par les mêmes.

La délivrance de ces brevets ayant été ajournée (lois des 5 juillet 1844 et 7 avril 1902), ils sont publiés en 1951 et tombent dans le domaine public entre 1959 et 1965.

- 11 Margaret Gowing, *Dossier secret des relations atomiques entre alliés 1939-1945*, Paris, Plon, 1965 ; Bertrand Goldschmidt, *Le Complexe atomique. Histoire politique de l'énergie nucléaire*, Paris, Arthème Fayard, 1980 ; du même, « How it All Began in Canada - The Role of the French Scientists », 9 pages, *La Revue de 50 ans de fission nucléaire*, Canadian nuclear society and Canadian nuclear society, Ontario, site internet consulté le 5 juin 1989 <http://media.cns-snc.ca/history/fifty_years/goldschmidt.html>.
- 12 On trouvera le texte du *Québec Agreement (Articles of Agreement Governing Collaboration between the Authorities of the USA and the UK in the matter of Tube Alloys)* en annexe A.5 de la thèse d'Éric Costel, *Le Royaume-Uni, la France et l'arme nucléaire (1939-1993). Genèse, apogée et déclin d'une politique de puissance militaire*, doctorat de Sciences politiques de l'université d'Auvergne-Clermont I, 1994 ; Gunnar Skogmar, *The United States And The Nuclear Dimension Of European Integration*, London, Palgrave Macmillan, 2004, p. 42-44 ; du même, *Nuclear Triangle*, *op. cit.*

accord, le gouvernement provisoire de la République française se trouve, à la Libération, exclu des bénéfices des recherches menées durant le conflit. Il n'en peut mais et constate les fins de non-recevoir que ses partenaires britanniques, canadiens et américains lui adressent successivement¹³.

Ainsi, l'ambassadeur de France à Londres, René Massigli, relève d'emblée dans un télégramme au ministère des Affaires étrangères, le 7 août 1945, que le « principe sur lequel repose la bombe atomique a comme fondement la découverte de la désintégration artificielle (de la) matière par Frédéric Joliot) et Irène Curie », lesquels, pressentant les conséquences de leur découverte, ont déposé en mai 1939 « un brevet » au nom de la Caisse nationale de la recherche scientifique¹⁴. Une déclaration britannique, plus circonstanciée, est soumise le 7 août 1945 pour approbation à Washington¹⁵. Elle mentionne sans faire part de sa nationalité Hans Heinrich von Halban, collaborateur de Frédéric Joliot-Curie au Collège de France, dans l'équipe scientifique dirigée par Wallace Alan Akers¹⁶. L'auteur mentionne l'apport français sans grands détails en le noyant dans un long ensemble centré sur la contribution britannique à l'effort atomique allié¹⁷. Massigli suggère en conséquence de compléter cette première information par une déclaration française¹⁸. En voulant préciser le rôle de ses savants dans le projet atomique anglo-américain, le gouvernement britannique permet à son homologue français d'apprécier l'apport scientifique de l'équipe du Collège de France.

À ce moment-là, les responsables politiques et militaires français ignorent la démarche du secrétaire au *Foreign Office*, Anthony Eden, auprès des autorités américaines en mars 1945 pour intégrer les chercheurs français aux travaux anglo-américains : il craint que la France ne se tourne vers

- 13 Patrick Boureille, *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*, doctorat d'histoire des relations internationales et de l'Europe, université Paris-Sorbonne, 2008, p. 42-49. À paraître en 2013.
- 14 Ministère des Affaires étrangères (*passim* MAE), documents diplomatiques français (*passim* DDF), 1945, t. 2 (1^{er} juillet-31 décembre 1945), Paris, Imprimerie nationale, 2000, p. 234-235, tél. n° 3914-3917 du 7 août 1945.
- 15 Une lettre de Geoffroy de Courcel (MAE, timbre n° 1255 du 10 août 1945) insiste sur les brevets français : il y a lieu en effet de se mettre d'accord entre Alliés sur les communications à faire pour éviter les contestations entre les savants des divers pays sur la part respective prise dans ces découvertes. En 2012, l'affaire n'est pas encore tranchée.
- 16 Lord Waverley, Alexander Fleck, « Wallace Alan Akers (1888-1954) », *Biographic Memoirs of fellows of the Royal Society*, vol. 1, novembre 1955, p. 1-4.
- 17 Henry de Wolf Smyth, *Atomic energy for military purposes. The official report on the development of the atomic bomb under the auspices of the United States Government 1940-1945*, Princeton, Princeton University Press, 1948. Appendix VII : « British information service statement, "Britain and the atomic bomb" », 12 août 1945, p. 255-287.
- 18 MAE, télégramme n° 4009 de Londres du 14 août 1945, et lettre de Geoffroy de Courcel du 18 août 1945.

l'Union Soviétique. Washington oppose un refus strict fondé sur l'accord de Québec¹⁹. De son côté, Frédéric Joliot-Curie constate sans en comprendre les raisons l'attitude gênée des scientifiques britanniques lorsqu'il évoque une collaboration bilatérale atomique²⁰. La question des brevets a pourtant été au centre des préoccupations britanniques dans les relations avec les savants français réfugiés en Grande-Bretagne jusqu'en juillet 1942. Le gouvernement des États-Unis refusant de les reconnaître, les Britanniques se retrouvent coincés entre leurs deux alliés. De fait, le seul geste de bienveillance des autorités britanniques est l'assurance orale donnée par le Lord Président du Conseil aux Français libres au moment où Jules Guéron part pour Montréal : Sir John Anderson déclare que si les droits français aux connaissances et aux accords relatifs à *Tube Alloys*²¹ ne peuvent être garantis, du moins il sera tenu compte, dans toute collaboration internationale en ce domaine, des apports des savants français. Les promesses n'engagent que ceux qui veulent les croire.

124

Sur les plans militaire et scientifique, la France est devenue pour le gouvernement britannique une puissance de troisième ordre depuis 1945. La présence constante en arrière-plan des États-Unis obscurcit constamment les relations franco-britanniques : comment l'entente cordiale pourrait-elle renaître quand la marâtre américaine s'ingère continuellement dans le quotidien du couple européen ? De plus, les autorités du Royaume-Uni privilégient leur relation transatlantique et ne peuvent voir d'un bon œil la participation française à la détention du nouvel étalon de la puissance. Présents en nombre lors des essais à Bikini, les savants et les militaires britanniques ne bénéficient pas de toutes les connaissances scientifiques atomiques américaines : l'accord de Québec évoque des échanges spontanés, certainement pas un partage des connaissances.

Livrés à eux-mêmes, les responsables français s'efforcent donc de collecter des renseignements, essentiellement ouverts, auprès de leurs anciens alliés. Une mission officielle britannique, comprenant un officier de marine, le capitaine de frégate Evans qui appartient à la division de la « Recherche opérationnelle », a été envoyée à Hiroshima et Nagasaki à l'automne de 1945. La Marine française

19 Dominique Mongin et Marcel Duval, *Histoire des Forces nucléaires françaises depuis 1945*, Paris, PUF, 1991, p. 10-11.

20 Son ralliement au Parti Communiste Français le rend quelque peu suspect aux yeux des Anglo-Saxons.

21 Quatrième dignitaire de l'État, ayant rang de ministre d'État, le Lord Président du Conseil dirige les réunions mensuelles du Conseil privé. *Tube Alloys* est le nom de code du projet britannique d'arme nucléaire.

prend connaissance du rapport officiel britannique publié le 1^{er} juillet 1946²². Si les conséquences physiologiques ont été relevées, une attention spécifique est portée aux conséquences sur les bâtiments de commerce et de guerre ancrés à proximité. À Hiroshima, le port se situait à une distance supérieure à 3 km du lieu de l'explosion et les dégâts qui y ont été causés sont l'effet d'un cyclone ultérieur. À Nagasaki, la bombe a explosé à 2,5 km du port et seul un bâtiment côtier de 875 tonnes a été endommagé. De petites embarcations fluviales en bois ont été détruites à l'intérieur du rayon d'action de l'engin. La conclusion du rapport sur ce point est que même de petits navires marchands ne craignent pas grand-chose d'une explosion atomique s'ils se situent à plus de 2,5 km de l'épicentre. Les quais d'un port, par nature très solides, ne seraient pas atteints par une explosion atomique, même proche, et pourraient encore être utilisés.

Cette mission britannique s'inscrit dans un contexte global de réflexion sur les conséquences de l'irruption de la bombe atomique dans la guerre navale. Très tôt après les explosions du Japon, une enquête est en effet lancée auprès des différents services de l'Amirauté britannique²³. S'appuyant sur un rapport établi en mai 1945 pour le *Joint Warfare Technical Committee*²⁴, le contre-amiral Robert Oliver, de la division « Armes », recueille les avis de tous les chefs de divisions de l'Amirauté sur les conséquences de la nouvelle arme. Il est intéressant de noter la même posture géographique et démographique de la France et de la Grande-Bretagne, partant leur identique vulnérabilité, et donc la validité des seules contre-mesures envisageables : la dispersion et la dissuasion. « L'effet principal de la bombe atomique est que le prix à payer pour la paix est aujourd'hui beaucoup plus élevé que par le passé. La fonction principale de nos forces armées sera de prévenir une guerre majeure plutôt que de la conduire », écrit le chef de la division « Recherche opérationnelle navale » britannique²⁵.

La création du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) à la fin d'octobre 1945, la divergence de la pile ZOE²⁶ le 15 décembre 1948 sont autant de progrès solitaires de la recherche française²⁷. Si les Britanniques ont entrepris leurs propres recherches atomiques hors du programme combiné allié pour aboutir

22 NA, Kew, sous-série Admiralty (*passim* ADM) 205/66 COS(46)22(O) du 23 janvier 1946 : *The effects of the Atomic Bombs at Hiroshima and Nagasaki. Report of the British Mission to Japan*, Home Office and Air Ministry, London, HMSO, 1946. Service historique de la Défense, Département Marine, Vincennes (*passim* SHD/M/V), chrono départ 1946, carton n° 009, chemise « EMG/2 1946 », note n° 602 EMG/2 du 13 septembre 1946.

23 NA, ADM 1/17259 « The Atomic Bomb. Its influence on naval warfare and naval policy ».

24 Comité technique interarmées.

25 Richard Moore, *The Royal Navy and Nuclear Weapons*, London, Frank Cass, 2001, p. 45.

26 Premier réacteur nucléaire français, à caractère expérimental.

27 *Journal Officiel de la République française*, ordonnance n° 45-2563 du 18 octobre 1945 publiée le 31 octobre 1945, p. 7065-7066, et décret n° 45-2572 du 18 octobre 1945, p. 7079-7080.

à une force de frappe indépendante, ils n'envisagent pas de s'associer avec les Français. Nous ne disposons pas à ce jour de renseignements sur les obstacles que les Américains ont pu dresser sur le chemin de leur allié : nourri des archives de la Sécurité nationale américaine, l'ouvrage majeur de Jeffrey T. Richelson, *Spying on the Bomb. American Nuclear Intelligence from Nazi Germany to Iran and North Korea*, omet l'espionnage américain aux dépens d'un seul pays tout au long de la période qu'il traite : le Royaume-Uni !²⁸ Il est en revanche très clair, encore qu'incomplet, sur les embûches créées aux Français : accord avec l'Union Minière du Haut Katanga pour préempter l'uranium belge en 1945, pressions diplomatiques sur les pays d'Europe continentale vers lesquels se tourne la France pour fédérer autour d'elle la recherche atomique en 1948, etc.

126

Si elle a le mérite d'unir enfin les Européens face à la menace soviétique, l'intégration atlantique a une vertu « *incapacitante* » pour les autorités françaises. La Marine nationale est destinée à accomplir des missions taillées à sa mesure du moment : protection des atterrages et escorte des convois à travers l'Atlantique. La lutte en haute mer est un apanage anglo-saxon. Nouvel Eldorado technologique, le sous-marin propulsé par un réacteur atomique est hors de portée des compétences françaises, même s'il est envisagé par quelques visionnaires de la Marine. L'ingénieur mécanicien André Ertaud évoque cette piste dès février 1946 dans une communication faite à l'Académie de Marine²⁹. Une note de renseignement du 3 octobre 1946 synthétise le principal enjeu de cette source d'énergie : « son caractère de grande concentration d'énergie par unité de volume et de poids plutôt que l'énergie totale qui peut être tirée des éléments fissionnables (*sic*) »³⁰. Elle en tire les principales conséquences sur l'évolution à cinq ans de l'architecture du bâtiment de guerre : rayon d'action décuplé ou même illimité, silhouette diminuée, risques d'incendie circonscrits et discrétion absolue. La Marine nationale a cependant conscience qu'à terme « c'est le sous-marin atomique, à grande immersion, à grande vitesse en plongée (30 nœuds) et portant des torpilles à cônes atomiques ou des fusées munies du même explosif qui sera l'arme maîtresse de la flotte »³¹. L'énergie nucléaire résout le problème du double moteur – surface et plongée – des sous-marins. La disparition de la vague de surface – donc du sillage – et le déplacement en milieu homogène permettent un déplacement plus rapide en plongée à

28 Jeffrey T. Richelson, *Spying on the Bomb. American Nuclear Intelligence from Nazi Germany to Iran and North Korea*, New York, W. W. Norton and C^y, 2006.

29 « Quelques considérations sur l'énergie atomique » par l'ingénieur mécanicien de 1^{re} classe André Ertaud, séance du 22 février 1946 de l'Académie de Marine, p. 21-41, spécialement p. 40.

30 SHD/M/V, 3 BB2 EG 060, « EMG/2 (1946) », note d'information n° 218 du 3 octobre 1946.

31 *Ibid.*

égalité de puissance. Les vitesses en plongée de 25 à 30 nœuds évoquées par les marins américains sont admises par les responsables de la rue Royale qui voient dans une telle vitesse de déroboement un bouleversement dans les tactiques de recherche et de destruction des sous-marins encore marquées par l'héritage de la seconde guerre mondiale³².

Les Britanniques font le même constat, et si leur aisance financière est supérieure à celle des Français, l'objectif est tout autant hors de leur portée³³. Le président de l'Institut britannique du génie maritime, Sir Amos L. Ayre, prévoit l'avènement de navires de guerre de 300 m de long filant 65 nœuds. Il reprend ainsi les propos du Commodore Henry Schade, directeur des laboratoires de recherche navale des États-Unis. Pour sa part, le 14 juillet 1950, Sir John Cockroft, directeur des recherches du centre de Harwell, déclare aux délégués à la Conférence mondiale de l'énergie nucléaire ouverte à Londres que « les premiers réacteurs britanniques, pour la propulsion des navires, pourraient être mis en service d'ici trois à cinq ans »³⁴. L'impécuniosité rejoint un certain désintérêt de la Royal Navy pour le sous-marin à propulsion atomique au début des années 1950³⁵ et certaines luttes de pouvoirs intestines, les représentants de la marine de surface n'envisageant pas de céder les postes majeurs de l'institution à ceux de la flotte sous-marine.

Dans une conférence prononcée à l'École de guerre navale³⁶, l'ingénieur mécanicien Ertaud, détaché auprès du CEA depuis 1946, dresse le bilan, au 1^{er} semestre 1953, des difficultés rencontrées pour constituer des piles utilisables pour la propulsion navale. Tout d'abord, se pose le problème des températures de 600 à 1 000 degrés atteintes dans les parties les plus chaudes du réacteur : les matériaux constitutifs ainsi que le combustible et le fluide réfrigérant doivent

32 SHD/M/V, 3 BB2 EG 064, « Programme naval », note d'information de novembre 1947 ; Katleen Broome-Williams, *Secret weapon. US frequency direction finding in the battle of the Atlantic*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1996 ; Pierre de Morsier, *Les Corvettes de la France libre*, Paris, Service historique de la Marine, 2002, chap. 3, p. 83-89.

33 J.-L. Guglielmi, « Problèmes monétaires britanniques contemporains », *Revue économique*, volume 1, n° 3, 1950, p. 292-310 ; P. du Bois, « Des accords de Bretton Woods à l'accord sur l'Union européenne des paiements (1944-1950) », *Relations internationales*, 2005/4, n° 124, p. 17-27 - la livre sterling est dévaluée de 30,5 % le 18 septembre 1949.

34 SHD/M/V, 3 BB⁸ IRAM 013, BE n° 60 de novembre 1950, chap. 3, p. 37, note 1. Une commande aurait été passée à une entreprise britannique en juillet 1950 pour une étude avec devis d'un prototype de propulsion par énergie atomique destiné aux grands bâtiments de commerce et aux navires de guerre. Mais c'est encore un projet à la date du 19 juin 1953 ; SHD/M/V, 3 CC EGN 100, conférence de l'ingénieur mécanicien en chef Ertaud sur l'*Utilisation de l'énergie atomique*, 19 juin 1953.

35 Richard Moore, *The Royal Navy. op. cit.*, chapitres 2 et 3.

36 SHD/M/V, sous-série 3 CC EGN, carton n° 100, conférence sur l'*Utilisation de l'énergie atomique* prononcée par l'ingénieur mécanicien en chef Ertaud, le 19 juin 1953, devant les officiers stagiaires de l'École de guerre navale, p. 8.

rester thermiquement et mécaniquement stables. La stabilité sous rayonnement et la réactivité chimique constituent un second obstacle, notamment pour les agents de transfert de la chaleur. Par ailleurs, troisième difficulté, le gainage des barres cylindriques d'uranium destinées à retenir les produits de fission pour qu'ils ne polluent pas le fluide réfrigérant et à isoler chimiquement l'uranium « est encore loin d'être résolu d'une façon correcte à haute température ». En outre, les quantités exigées de matières premières – plusieurs centaines de tonnes d'une pureté exceptionnelle – sont une quatrième source de soucis³⁷. Le choix du liquide réfrigérant n'est pas encore arrêté : air, eau, eau lourde, hélium n'ayant pas donné satisfaction, le CEA envisage de recourir au sodium, au potassium ou au bismuth, tous métaux à point de fusion assez bas. Enfin, dernier souci, comment combiner puissance et encombrement minimal sans renoncer à la protection indispensable dans les réacteurs mobiles ? L'extraction des poisons du cœur nucléaire, « opération longue et coûteuse », est un autre problème à résoudre. De plus, le conférencier ne mentionne pas le devis de poids global du navire lié à la disposition de l'appareil propulsif dans l'équilibre général, le conditionnement d'air dans la salle des machines, la rapidité de manœuvre, etc. Un an avant que ne soit lancé le programme de sous-marin à uranium naturel et eau lourde, la recherche française est donc encore balbutiante quand son homologue britannique semble s'en désintéresser. Aucun commentaire officiel britannique sur l'adoption par le Parlement français du plan de développement quinquennal de l'énergie atomique en juillet 1952 n'a été trouvé³⁸. De même, nous n'avons pas découvert dans les archives de la Marine nationale de documents relatifs à l'appréciation par les militaires français de l'accession de la Grande-Bretagne au rang de puissance atomique : opération *Hurricane* du 3 octobre 1952 dans l'archipel Montebello en utilisant un engin de 25 kt accroché à une profondeur de 12 m sous la coque de la frégate HMS³⁹ *Plym*.

En 1953, terme de cette première période, l'écart semble plus profond que jamais entre Français et Britanniques.

37 SHD/M/V, sous-série 3 BB⁸ IRAM, carton n° 27, p. 6 : dans une conférence intitulée *De la première pile atomique aux générateurs nucléaires en propulsion navale*, l'ingénieur mécanicien de 1^{ère} classe Bouvard relève en décembre 1954 que, si le principe de la diffusion gazeuse « est connu en France, les caractéristiques des matériaux à utiliser ne le sont pas et à l'heure actuelle, notre pays n'a pas les moyens d'enrichir industriellement l'uranium naturel ».

38 Dominique Mongin, *La Bombe atomique*, op. cit., p. 136-174.

39 *Her* (ou *His* selon l'époque) *Majesty's Ship* : navire de Sa Majesté britannique.

Et pourtant, une décennie plus tard, le rapport de forces a évolué du tout au tout. Issue des essais effectués au large de l'Australie, la première bombe atomique britannique – *Blue Danube*, au plutonium – est opérationnelle en novembre 1953, six mois avant le bombardier Vickers *Valiant*⁴⁰ chargé de la délivrer. Le contexte international a intégralement changé depuis *Hurricane*. En janvier 1953, le républicain Eisenhower a succédé au démocrate Truman à la Maison-Blanche. La confrontation des superpuissances se situe au stade thermonucléaire : les Soviétiques expérimentent leur première bombe H le 12 août 1953, un an après les Américains, mais elle est plus rapidement opérationnelle. L'administration républicaine se voit donc contrainte de revoir la politique de non prolifération adoptée à l'égard des alliés, en premier lieu de la Grande-Bretagne.

La possibilité que la loi McMahon soit modifiée en faveur de la Grande-Bretagne est évoquée en décembre 1953. Si la réflexion reste encore au stade embryonnaire, la position britannique est très claire :

D'une façon générale, les Britanniques estimaient que nous [les Américains] n'avions pas été avec eux aussi ouverts que nous aurions dû l'être sur les questions atomiques ; mais tout ceci est du passé, et ne doit plus être ressassé à nouveau. La seule chose qui importe est que dans le futur nous coopérons de la façon la plus étroite possible dans le domaine de l'énergie nucléaire⁴¹.

Le sujet revient à l'ordre du jour le 26 juin 1954. Cette fois, les discussions portent sur un plus grand partage entre les États-Unis et la Grande-Bretagne des informations relatives à l'utilisation de l'atome⁴². On veut en fait rétablir la relation nucléaire particulière américano-britannique codifiée par le *Quebec Agreement* de 1943, mais interrompue par la loi McMahon de 1946. Pour sa part, Eisenhower n'est pas indifférent à ce projet d'amendement : « Nos lois sur l'énergie nucléaire ont été formulées à l'époque où nous pensions détenir un monopole dans ce domaine

40 Premier prêt de la trilogie de bombardiers "V" de la *Royal Air Force* : Vickers « *Valiant* », Avro « *Vulcan* » et Handley Page « *Victor* ».

41 « *Generally speaking, the British felt that we [the United States] had not been as forthcoming with them on atomic energy matters as we should have been, but this was all in the past, and should not be raked up again. The only thing that was really important was that in the future we work together in the closest feasible cooperation in the atomic energy field* » : Foreign Relations of United States (*passim* FRUS), 1952-1954, t. V, partie 2, Memorandum of Conversation, by the Counsellor of the Department of State (MacArthur), 2 décembre 1953, p. 1726.

42 FRUS, 1952-1954, t. VI, partie 1, Memorandum of a Luncheon Meeting par Strauss, chairman de l'Atomic Energy Commission, 26 juin 1954, p. 1096.

scientifique. Maintenant que beaucoup de nos secrets d'alors sont connus de nos ennemis, continuer à les masquer à nos amis n'a aucun sens »⁴³. En août 1954, il présente finalement devant le Congrès l'amendement qui vise à démocratiser davantage l'énergie nucléaire afin de la partager avec les nations alliées : « Le nouvel Acte [du Congrès] doit nous permettre, avec des sauvegardes de sécurité appropriées, de fournir à nos alliés certaines informations qu'ils doivent posséder pour [assurer] une défense efficace contre une agression »⁴⁴. Si, officiellement, l'administration américaine offre une assistance nucléaire aux nations alliées, concrètement seule la Grande-Bretagne tire profit de cet amendement⁴⁵. Le contexte international aidant, elle espère renouer sa relation spéciale avec les États-Unis, et ne se soucie pas de la défense des intérêts français. Pourtant, à partir de l'automne de 1954, un certain nombre de signes montrent une attention soutenue accordée aux sollicitations françaises en matière nucléaire.

130

Ainsi, en septembre, la direction du CEA initie « de son propre chef, une diplomatie nucléaire destinée à produire un réseau de partenariats mêlés, potentiels ou effectifs, scientifiques et/ou commerciaux »⁴⁶. Et Béatrice Faillès de citer des conversations préliminaires avec les autorités britanniques « sur la fabrication du graphite, partie émergée d'une collaboration voilée plus importante ». S'agit-il de relations commerciales ou d'un échange de renseignements techniques contre du matériel de pointe ? Cela cadrerait avec l'une des questions figurant à l'ordre du jour du dossier remis au président du Conseil le 26 décembre 1954 : « Y a-t-il intérêt à fabriquer nous-mêmes ? Serait-il possible de se contenter de négocier les résultats de nos recherches contre la cession de matériel allié ? Les résultats de nos recherches sont-ils vraiment de nature à intéresser nos alliés ? »⁴⁷. Nous ignorons la teneur

43 « *Our atomic energy laws had been written when we thought we had a monopoly in this branch of science. Now, when many of our former secrets were known to our enemies, it made no sense to keep them from our friends* » : Dwight D. Eisenhower, *The White House Years: Mandate for Change (1953-1956)*, Garden City, Double & Cy, Inc. 1963, p. 219.

44 « *The new Act permits us, under proper security safeguards, to give our allies certain information that they must have for an effective defence against aggression* », Presidential Private Papers (*passim* PPP), 1954, Statement by the President Upon Signing the Atomic Energy Act of 1954, 30 août 1954, p. 776.

45 Jean-François Conroy, « D'une République à l'autre : continuité de la diplomatie nucléaire franco-américaine de 1945 à 1969 », dans Catherine Arseneault, Jean-François Conroy, Jules Racine Saint-Jacques et Alexandre Turgeon (dir.), *Actes du 10^e colloque international étudiant du département d'histoire de l'université Laval*, Québec, 2010, p. 129-148.

46 Béatrice Faillès, « Pierre Mendès-France et la construction de l'arme atomique. Une responsabilité collective, un défi personnel », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 2001, vol. n° 63, n° 1, p. 143 ; Georgette Elgey, *Histoire de la IV^e république*, III^e partie : *La république des tourmentes (1954-1959)*, t. 1, Paris, 1992, p. 605-606.

47 Institut Pierre Mendès-France, dossier « Énergie atomique », ordre du jour du 26 décembre 1954.

des pourparlers franco-britanniques qui ont pu avoir lieu en septembre. Cependant, lors de la session du Conseil Supérieur des Forces Armées du 5 novembre 1954, l'inspecteur général de l'armée de l'Air, le général Valin, se déclare partisan de s'adresser aux Britanniques, ce qui a déjà été fait et s'est soldé par un accord de principe pour la cession d'uranium enrichi, non de plutonium. Les Britanniques, l'ont promis... sans fixer de délais, « de sorte que nous risquons en comptant sur l'uranium des Britanniques de ne rien faire et au dernier moment de ne rien avoir »⁴⁸.

À l'initiative de la France, une démarche identique se reproduit en décembre⁴⁹. Pierre Guillaumat et Bertrand Goldschmidt, respectivement administrateur général et chef du département des relations extérieures au CEA, approchent leurs homologues britanniques, Lord Thomson et John Cockcroft, sur les applications civiles de l'énergie atomique⁵⁰. Puisque les Britanniques viennent de démarrer la production de leur usine de séparation isotopique à Capenhurst, pourquoi, pense Guillaumat, ne pas faire appel à leur industrie pour construire une usine identique en France ? L'accord de principe est donné en janvier 1955 et les deux Français se rendent en Grande-Bretagne où leurs interlocuteurs leur fournissent une série de devis pour l'usine projetée. Les Américains interdisant aux Britanniques d'exporter leurs connaissances, Cockcroft et Thompson proposent à leurs interlocuteurs de « construire pour vous, à vos frais, cette usine en Angleterre, étant entendu que vous en recueillerez l'uranium enrichi »⁵¹. Les négociations s'arrêtent là. Pierre Guillaumat voyait dans l'attitude britannique essentiellement l'appât du gain : « Ce qui les tentait beaucoup, car cela leur aurait rapporté de l'argent qui leur manquait »⁵². C'est à cette occasion manquée que fait référence l'ingénieur Bouvard, évoquant conjointement dans une conférence l'incapacité pour la France d'enrichir l'uranium et des offres d'approvisionnement émanant de puissances étrangères⁵³.

Pour les Français, la carte britannique devient à partir de cette date une parmi d'autres, qu'ils jouent en parallèle de la carte germano-italienne (à partir de 1957)

48 SHD/M/V, 3 BB⁸ CEM 020, BE n° 1314 EMGFA/EG/1.CSFA/TS du 4 décembre 1954, p. 145-146.

49 Entretien accordé par Bertrand Goldschmidt à l'amiral Duval et à Dominique Mongin le 25 juin 1987. Archives privées de l'amiral Marcel Duval.

50 *Ibid.*, la première rencontre a eu lieu de manière informelle lors d'une réunion à Bruxelles de la Société européenne pour l'énergie atomique.

51 *Ibid.*, Bertrand Goldschmidt aurait réussi à noter les principales informations données par les Britanniques sur son menu lors du déjeuner précédant le retour : Bertrand Goldschmidt, *Le Complexe atomique*, *op. cit.*, p. 313.

52 Entretien de l'amiral Duval et Dominique Mongin avec Pierre Guillaumat le 3 juin 1987 ; Bertrand Goldschmidt, *Le Complexe atomique*, *op. cit.*, p. 306.

53 SHD/M/V, 3 BB⁸ IRAM, 027, conférence de l'ingénieur mécanicien de 1^{ère} classe Bouvard, *De la première pile aux générateurs nucléaires en propulsion navale*, p. 16.

sans négliger de tierces puissances (Belgique, Norvège, Pays Bas), mais dans le but constant de bénéficier à terme de l'aide américaine. L'acte suivant des relations franco-britanniques est consécutif au fiasco de l'opération de Suez en octobre-novembre 1956. Les deux alliés font de cette crise une lecture radicalement divergente. Abandonnées par la Grande-Bretagne, entravées par les États-Unis, menacées par l'Union soviétique, les autorités françaises constatent leur impuissance sur la scène internationale en l'absence de tout armement nucléaire dissuasif⁵⁴. Bertrand Goldschmidt assure que « le gouvernement Mollet [...] ressentit l'affront qu'il venait de subir ; *son hostilité à l'armement atomique, fruit de sa passion européenne, se transforma du jour au lendemain en un intérêt certain* »⁵⁵. Le général Gallois confirme : « C'est le gouvernement de M. Guy Mollet qui engagera le pays dans la voie de l'atome militaire par l'étude des charges explosives expérimentales, du prototype de bombardier stratégique, du passage de l'atomique au thermonucléaire »⁵⁶. Jean Monnet écrit dans ses *Mémoires* que les événements « laissèrent à l'Europe désunie le sentiment humiliant de sa précarité économique et politique »⁵⁷. Pour les dirigeants français, le sens de l'histoire réside en la détention de l'arme atomique.

En contrepoint, la déclaration du Premier ministre Harold Macmillan le 15 mai 1957, au lendemain de l'explosion de la première bombe thermonucléaire britannique, donne une idée des arrière-pensées britanniques :

Nous avons pris le bon départ. Lorsque les essais atomiques seront achevés, et ils le seront bientôt, nous serons dans la même position que les États-Unis ou la Russie soviétique. Nous aurons fabriqué et testé les armes de destruction massive. Il sera alors possible de discuter sur un pied d'égalité⁵⁸.

Convaincu que la technologie a mis fin à l'insularité de la Grande-Bretagne, le Premier ministre opte résolument pour le « grand large » et le rapprochement avec le partenaire d'outre-Atlantique : « Les contacts quotidiens devaient être resserrés afin d'éviter des divergences comme celles qui s'étaient produites au

54 Jean-Christophe Romer, « Le nucléaire dans la politique soviétique de crise (1950, 1956, 1962) », *Relations internationales*, n° 68, hiver 1991, p. 398-401.

55 Bertrand Goldschmidt, *Le Complexe atomique*, *op. cit.*, p. 151. C'est nous qui soulignons.

56 Pierre-Marie Gallois, *L'adieu aux armées*, Paris, Albin Michel, 1976, p. 171 ; sur cette question lire : Dominique Mongin, *La Bombe atomique française*, *op. cit.*, p. 449-451 ; Maurice Vaïsse (en collaboration avec Jean Doise), *Diplomatie et outil militaire (1871-1969)*, Paris, Imprimerie nationale, 1987, p. 477 ; Colette Barbier, « Les négociations franco-germano-italiennes en vue de l'établissement d'une coopération militaire nucléaire au cours des années 1956-1958 », *Revue d'histoire diplomatique*, 1990, 1-2, p. 81-113, *loc. cit.*, p. 87.

57 Jean Monnet, *Mémoires*, Paris, Fayard, 1976, p. 494.

58 « *We have made a successful start. When the nuclear tests are completed, as they soon will be, we shall be in the same position as the United States or the Soviet Russia. We shall have made and tested the massive weapons. It will be possible then to discuss on equal terms* ».

moment de l'affaire de Suez »⁵⁹. Coïncidence chronologique de la diplomatie, le 24 mars Britanniques et Américains mettent au point leur coopération lors de la conférence des Bermudes⁶⁰, alors que le lendemain sont signés à Rome les traités instituant la CEE et la CEEA⁶¹.

En avril, le *Livre blanc sur la défense* britannique reconnaît que le territoire national ne peut plus être efficacement défendu contre une attaque nucléaire. François de Rose, en charge des questions atomiques pour le compte du Quai d'Orsay, note dans une conférence à l'IHEDN⁶² que

[...] l'effort britannique, avant tout un effort politique et un effort de prestige dont l'un des buts est la restauration de la coopération privilégiée avec les États-Unis qui avait existé durant la guerre, répond en 1957 à une nécessité militaire. L'intervention de l'Amérique n'est plus certaine, l'Angleterre doit avoir à sa disposition des moyens de représailles stratégiques dans le cas où elle serait menacée de destruction atomique⁶³.

Les ponts ne sont pas définitivement rompus avec les Français : l'amiral Nomy n'a-t-il pas « l'intention de prévenir pour sa part, à la première occasion, l'Amirauté britannique » de l'existence du projet de sous-marin *Q. 244* à uranium naturel et eau lourde⁶⁴ ? Mais on ne voit plus, dans le domaine atomique, d'entente aussi étroite entre la France et la Grande-Bretagne qu'entre la France, l'Allemagne et l'Italie, même si le capitaine de corvette Kaufmant, chargé d'organiser le futur centre d'essais atomiques de Reggane, assiste, en septembre 1957, à Maralinga, en Australie du Sud, aux deux premiers tirs atomiques de l'opération *Antler*⁶⁵.

59 MAE, DDF, 1957, tome 1 (1^{er} janvier-30 juin), document n° 273 : télégrammes n° 1 754-1 758 de Jean Chauvel, Ambassadeur de France à Londres, à Christian Pineau, ministre des Affaires étrangères, p. 523-524.

60 Humphrey Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, London, HMSO, 1994, p. 257 sq. ; MAE, DDF, 1957, t. 1 (1^{er} janvier-30 juin), document n° 273 : télégrammes n° 1 754-1 758, déjà cité ; *L'Année politique 1957*, Paris, PUF, 1958, p. 310-311.

61 CEE : Communauté économique européenne ; CEEA : Commission européenne de l'énergie atomique (Euratom) ; MAE, DDF, 1957, tome 1 (1^{er} janvier-30 juin), document n° 273 : télégrammes n° 1 754-1 758, déjà cité.

62 Institut des hautes études de Défense nationale.

63 François de Rose, « Aspects politiques posés par l'armement nucléaire français », Paris, Institut des hautes études de la Défense nationale, 18 novembre 1958, p. 3.

64 Pierre-Jean Grandjean, *Les Débuts de la propulsion nucléaire des sous-marins en France*, 1^{re} partie : *De l'origine à l'abandon de la 1^{re} réalisation, le sous-marin Q.244*, Vincennes, SHD/M/V, 1979, p. 52. C'est nous qui soulignons.

65 Roger Cross et Avon Hudson, *Beyond Belief: the British Bomb Tests: Australia's Veterans speak out*, Kent Town (S. Aust.), Wakefield Press, 2006 ; *L'Aventure de la Bombe : de Gaulle et la dissuasion nucléaire (1958-1969)*, colloque organisé à Arc-et-Senans par l'université de Franche Comté et l'Institut Charles de Gaulle, les 27, 28 et 29 septembre 1984, coll. Espoir, Paris, Plon, 1993, p. 65 : interventions du général Buchalet et de Jean Renou.

Ayant réussi à obtenir à son avantage un assouplissement de la loi McMahon, la Grande-Bretagne devient la référence de ce qu'il convient d'obtenir de la part des États-Unis. Il faut aussi l'empêcher d'être la seule détentrice européenne d'armes nucléaires. Selon Adenauer, la compétition atomique entre les pays dotés de l'arme et les autres est au centre de ses discussions avec Guy Mollet, à l'hôtel Matignon, le 19 février 1957. Manifestement, les Britanniques entendent réduire leurs troupes et leur armement conventionnel, libérer des marges budgétaires pour développer et moderniser leur force atomique⁶⁶. À la remarque du chancelier, « l'Angleterre sera alors la seule puissance nucléaire en Europe et, par là, la plus grande puissance politique », Guy Mollet répond : « Alors, dans cinq ans, il nous faudra avoir des armes nucléaires »⁶⁷.

134

L'offre formulée par l'administration Eisenhower, au cours du conseil de l'OTAN tenu à Paris en décembre 1957, de mettre à la disposition des Alliés européens de l'uranium enrichi et un propulseur naval est la dernière chance d'aboutir dans le projet Q. 244. Les difficultés scientifiques et techniques multiples, cumulées à des problèmes financiers lancinants, ont eu raison de la coopération qui unissait, depuis avril 1954, la Marine et le CEA. Dans les mois qui suivent, au cours des négociations entre les Français et les Américains, les concessions accordées par les seconds aux Britanniques constituent une ligne d'horizon. Politiquement, cela revient de fait pour les Américains à reconnaître une égalité de traitement pour Londres et Paris au sein de l'Alliance atlantique, ce que demande explicitement le Général de Gaulle dans son mémorandum de septembre 1959. Techniquement, cela permet de sortir de la vase le projet Q. 244 et de gagner temps et argent dans la conception de la flotte sous-marine. Très probablement, alors que l'accord anglo-américain entre seulement dans sa phase d'application, les responsables français ignorent – ou minimisent ? – les conditions léonines que les Américains imposent à leur allié. À l'heure où le projet d'IRBM *Blue Streak* n'est pas encore condamné au profit du *Skybolt* puis du *Polaris*⁶⁸ américains, la dépendance britannique n'est pas encore patente.

66 Konrad Adenauer, *Mémoires*, t. III, 1956-1963, Paris, Hachette, 1969, p. 111.

67 *Ibidem* ; Hans-Peter Schwartz, « Adenauer und die Kernwaffen », *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte*, vol. 37/4, octobre 1989, p. 567-593, *loc. cit.*, p. 576 ; du même, « Adenauer, le nucléaire et la France », *Revue d'histoire diplomatique*, 1992, 4, p. 297-311, *loc. cit.*, p. 301.

68 IRBM : *Intermediate Range Ballistic Missile* : missile balistique (sol-sol) à portée intermédiaire (de 3 000 à 5 500 km), selon une classification utilisée pour les discussions sur la limitation des armements stratégiques. *Blue Streak* est le nom donné à un projet d'IRBM britannique ; *Skybolt* est un projet américain de missile stratégique air-sol prévu pour armer les bombardiers « V » britanniques. *Polaris* est le nom de la première génération de missiles balistiques stratégiques, lancés de sous-marins en plongée, qui a équipé l'*US Navy* comme la *Royal Navy*.

En juillet 1961, Pierre Messmer, ministre des Armées, rencontre à Londres son homologue, Sir Harold Watkinson. Il aborde le sujet d'une éventuelle coopération bilatérale dans le domaine nucléaire : les Britanniques sont totalement réticents à cause de leurs liens avec les États-Unis et des règles de non transfert d'informations et de technologies nucléaires. En outre, les premiers essais français ne les ayant pas convaincus – échec de *Gerboise verte* le 25 avril 1961 –, ils pensent que la France est très loin de pouvoir prétendre à la dissuasion nucléaire⁶⁹. Au cours de la discussion, Messmer indique que la France va construire des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), avec le premier sur tins en 1964 pour être opérationnel en 1968. Dans le compte rendu pour le Premier ministre, Harold Macmillan, cette information tient en deux lignes. Elle n'est pas reprise dans les multiples notes occasionnées par cette rencontre, alors qu'il y a de nombreuses digressions sur le *Minage IVA*, sur ses capacités et ses faiblesses. Les autorités britanniques ne croient pas les Français capables de réaliser une triade nucléaire, notamment des SNLE. Si elles n'ont pas de doute sur la volonté politique du Général de Gaulle et de son gouvernement, elles sont sceptiques sur les capacités technologiques françaises, sans parler des ressources financières.

En 1961, terme de cette seconde période, la France a réussi à s'insérer dans le club restreint des détenteurs d'armes nucléaires. Mais son armement, encore balbutiant, n'en fait pas à ce moment-là un partenaire digne de respect et de confiance pour les Américains, au contraire des Britanniques. Si la France a effectué de remarquables progrès technologiques, elle a aussi bénéficié d'une écoute bienveillante de la part de l'administration républicaine à partir de 1957. L'avènement de l'équipe Kennedy/Johnson distend progressivement les relations transatlantiques. Il en va de même pour les relations franco-britanniques, Londres étant perçu à Paris comme l'élément avancé des intérêts américains en Europe, même si la Grande-Bretagne reconnaît officiellement, au printemps de 1962, l'appartenance de la France au « club » des puissances nucléaires⁷⁰.

« JE T'AIME. MOI NON PLUS » : L'ISOLEMENT DE LA FRANCE ENTRE L'INCRÉDULITÉ BRITANNIQUE ET L'IGNORANCE AMÉRICAINE (1962-1968)

Jusqu'à la fin de 1964, les échanges techniques franco-américains ont été assez suivis et assez fructueux. À la fin de 1962, le Pentagone a entamé la mise au point avec les Alliés de procédures d'échanges de renseignements techniques

69 NA, sous-série Ministry of Defence General Series 7 (*passim* DEFE 7), DEFE 7-2127 French Nuclear Deterrent Policy (1961-1962).

70 Il faudra attendre la conférence de presse du 1^{er} juillet 1963 pour que le Président Kennedy en fasse autant au nom des États-Unis.

bilatérales ou MWDDEA (*Mutual Weapon Development Data Exchange Agreement*), pour remplacer les procédures de contrats *off-shore* (financement des études) du temps de l'aide militaire gratuite. Un protocole d'accord avec la France a été signé le 17 décembre 1963. Portant sur un sujet précis, géré par deux officiers de projet (*project officers*), un Américain et un étranger⁷¹, qui organisent des rencontres, des réunions d'échanges et des visites de sites dans l'un et l'autre pays, un accord MWDDEA dépend pour être fructueux de la personnalité des deux officiers, de leur entente, de la volonté de communiquer et coopérer, enfin de l'équilibre des échanges.

Aucun MWDDEA ne porte sur les questions nucléaires. Mais il en existe à leur périphérie. Par exemple, en détection sous-marine (DSM), six MWDDEA traitent d'acoustique sous-marine théorique, de systèmes sonar, d'intercepteurs d'émissions sonar, de télémètres sonar passifs, etc. La conclusion du rapport de mission du *project officer* français du MWDDEA sur le traitement du signal acoustique est explicite :

136

Les échanges d'informations dans le cadre de ces MWDDEA doivent augmenter dans les prochaines années. Après cinq années de contacts intermittents, le BuShips [*Bureau of Ships, de l'US Navy*] et surtout les ingénieurs des laboratoires américains commencent à s'intéresser à nos travaux. Certains de nos appareils [...] supportent honorablement la comparaison avec leurs homologues américains. Nous ne maintiendrons cette situation que par un échange régulier d'informations avec la Marine américaine et si possible en réalisant ensemble certains appareils⁷².

Si les Français sont satisfaits de leur moisson d'informations, les Américains constatent l'état des études et recherches françaises dans une discipline ô combien sensible de l'environnement des forces océaniques stratégiques.

Parfois, hors procédure normalisée, a lieu la visite d'un expert unanimement reconnu dans son domaine. Tel est le cas de la visite aux États-Unis en mai 1964 du Directeur du bassin des carènes, l'ingénieur général du Génie maritime Brard, qui peut discuter à haut niveau du pilotage, du comportement et de la manœuvrabilité des sous-marins. Comme il s'agit d'un interlocuteur hautement qualifié, les experts américains souhaitent à l'avenir poursuivre leurs échanges avec lui.

71 Du côté français, il s'agit d'un ingénieur de la Délégation Ministérielle pour l'Armement (DMA, devenue plus tard Délégation Générale de l'Armement, DGA).

72 Ingénieur Principal du Génie Maritime Sabathé, *compte rendu des MWDDEA N 61 F 138 à 142 et 144*, juin 1963. Chef de la Section DSM au Service Technique des Constructions et Armes Navales (STCAN), il se rend en mai/juin 1963 en mission aux États-Unis où ses collaborateurs et lui ont un large échange de vues sur la DSM avec leurs homologues américains.

La mission d'information générale effectuée en avril/mai 1963 aux États-Unis par une délégation d'officiers de l'État-major de la Marine et d'ingénieurs du STCAN (Service technique des constructions et armes navales⁷³), spécialistes en télécommunications, représente encore un autre cas de figure. Dans son compte rendu, le chef de mission souligne « qu'il n'y a pas eu, dans ce domaine de mission d'information depuis 1953 » et préconise d'en augmenter la fréquence, un intervalle de temps aussi important ne permettant pas de conserver les contacts et de pérenniser les échanges. Les sujets inscrits à l'ordre du jour de cette mission sont très nombreux : télécommunications, radionavigation... Si elle a pu discuter de transmissions de sous-marins, la délégation s'est vu refuser l'évocation de la réception des émissions VLF (*Very Low Frequency*) sous prétexte qu'il existe un MWDDEA couvrant cette question⁷⁴...

Grâce à ces échanges techniques, les Français obtiennent les informations nécessaires à la réalisation de leur force de frappe et les Américains en retirent une bonne connaissance des capacités de la recherche militaire française. Toutes ces informations permettent à la communauté américaine du renseignement de faire paraître des bulletins réguliers sur l'avancement du programme nucléaire français⁷⁵. On peut apprécier la justesse de la prédiction incluse dans un rapport de 1964 de l'*Office of Scientific Intelligence* : alors que le programme *Cœlacanthe*⁷⁶ est à peine lancé, avec une mise en service opérationnel du premier SNLE annoncée pour 1969, les auteurs du rapport estiment que ce sera pour 1970 au mieux, si ce n'est plus tard⁷⁷. Les aléas de la politique auront cependant raison de cette volonté de dialogue : entre le début de 1966 et la fin de 1968, il n'y a pratiquement plus d'échanges sur les technologies et les programmes d'armement.

Les échanges avec les Anglais sont importants sur quelques points précis. Techniquement à la remorque des Américains dans la réalisation d'une force océanique stratégique, bridés par leurs accords de confidentialité avec leurs partenaires, ils ne peuvent discuter aussi librement qu'ils le voudraient ou qu'il le faudrait. Fréquemment, lors d'échanges sur des technologies sensibles, ils précisent qu'ils ne peuvent aborder les problèmes spécifiques aux sous-marins.

73 Dépendant de la Direction des constructions et armes navales (DCAN), elle-même partie de la DMA (plus tard DGA).

74 Mais qui, dans les faits, n'est pas très profitable.

75 Voir le site de The National Security Archive, *U.S. Intelligence and the French Nuclear Weapons Program*, Electronic Briefing Book n° 184, Jeffrey Richelson, Editor, Washington DC, mars 2006, <www.gwu.edu/~ffnsarchiv/NSAEBB/NSAEBB184>.

76 Nom officiel du programme français de force océanique stratégique (SNLE et leur environnement).

77 *French Development of Nuclear Weapons Delivery Systems*, Scientific Intelligence Report OSI-SR/64-28, Office of Scientific Intelligence, 14 juillet 1964.

En janvier 1969, l'arrivée du républicain Richard Nixon à la Maison-Blanche inaugure une nouvelle ère des relations nucléaires franco-américaines. Les Américains se montrent d'emblée plus réceptifs à l'égard de la France, notamment Henry Kissinger, conseiller pour les affaires de sécurité. Certes, des oppositions perdurent à Washington, même au sein de l'exécutif, mais des discussions peuvent débiter : Nixon s'en ouvre auprès du Général de Gaulle lors de sa tournée en Europe en février. En juin, Georges Pompidou accède à l'Élysée. Les Américains constatent à leur tour que les Français sont « plus ouverts » sur les questions militaires⁷⁸. À la fin de 1969, Jean Blancard, délégué ministériel pour l'Armement, remet officieusement au D^r John S. Foster J^r, secrétaire adjoint à la Défense sur les questions de Recherches et Développement, une liste de demandes d'assistance, à l'occasion de la visite en France de ce dernier. Cette liste est ensuite transmise officiellement par voie diplomatique le 12 décembre en vue de la prochaine réunion du Comité directeur franco-américain sur les recherches et développements dans le domaine militaire prévue le 12 janvier 1970⁷⁹.

La formalisation d'une réponse à cette requête et la préparation de la visite officielle à Washington du président Pompidou, en février/mars 1970, sont à l'origine d'un important débat et d'un intense échange de notes entre la Maison-Blanche, le Département d'État (*State Department*) et le Département de la Défense (DoD). L'analyse de cette correspondance révèle la connaissance qu'ont les plus hautes autorités américaines de l'état de la force de dissuasion française. L'enjeu est d'aboutir à une recommandation pour le Président sur la conduite à tenir vis-à-vis de la France. Doit-on rester sur la position exprimée par le *National Security Action Memorandum* (NSAM) 294 d'avril 1964⁸⁰, ou chercher à assouplir la réglementation en vigueur sur le transfert de technologies nucléaires ? Les implications sont multiples : politiques, juridiques, militaires, techniques, diplomatiques. Tout ce débat doit de surcroît rester secret au sein

78 Georges-Henri Soutou, *La Problématique de la détente et le testament stratégique de Georges Pompidou*, Cahier du Centre d'études d'histoire la Défense n° 22, Paris, 2004, p. 79-107, en particulier p. 87.

79 Mémorandum de John S. Foster J^r au Secrétaire d'État à la Défense, *Cooperation with French*, US DoD, Washington, 16 décembre 1969. La plupart des documents américains cités, documents déclassifiés, ont été obtenus sur le site internet du Woodrow Wilson International Center for Scholars (<<http://wilsoncenter.org>>) dans le cadre du projet Cold War International History Project (*passim* CWIHP).

80 *National Security Action Memorandum* (NSAM) 294, La Maison-Blanche, Washington, 20 avril 1964 (via CWIHP). Ce mémorandum sert de directive aux autorités militaires et civiles américaines ainsi qu'aux individus et sociétés de ce pays. Cependant, ce n'est pas un document législatif.

de l'exécutif : il n'est pas nécessaire, avant que le Président ait pris une décision, d'alerter le Congrès ou la toute puissante Commission de l'énergie atomique...

Sur ce dernier plan, outre les difficultés habituelles liées au refus français de signer le Traité d'interdiction des essais nucléaires dans l'atmosphère, s'ajoute un nouvel élément : les négociations SALT (*Strategic Arms Limitation Talks*) qui viennent de débiter en novembre 1969 à Helsinki et sont poursuivies à Vienne. Le chef de la délégation américaine à la Conférence de Vienne, Gerard Smith, adresse ainsi à Henry Kissinger, le 30 juin 1970, un « conseil d'ami »⁸¹, non sollicité, recommandant de ne pas donner suite à la demande française car les Soviétiques pourraient prendre prétexte d'une telle assistance pour torpiller ou compliquer les négociations SALT. Aider la France dans ce domaine dégraderait en outre les relations germano-américaines et, dans le long terme, entraverait la démarche allemande vers une situation normalisée en Europe.

La liste remise par les autorités françaises à la mi-décembre 1969 comporte une demande d'assistance sur quatre points : fiabilité des missiles stratégiques (communication des principes retenus et méthodologie de maintenance, contrôle qualité) ; périscope de visée astrale pour les sous-marins (informations technologiques, assistance) ; matériaux pour les corps de rentrée dans l'atmosphère (résistance au « flash » nucléaire) ; accélérateurs de missiles (concours d'industriels américains pour le développement et le démarrage de la production)⁸². Dans une note interne au DoD du 16 décembre⁸³, Foster estime qu'il n'y a pas d'inconvénient à communiquer la méthodologie et les principes appliqués pour élaborer et réaliser la maintenance des missiles *Minuteman*⁸⁴ ; de même en ce qui concerne les matériaux pour les corps de rentrée, considérant qu'il n'y a pas divulgation d'informations sensibles. Mais il doute de la possibilité d'impliquer des industriels américains dans le développement et la fabrication de propulseurs de missiles, à cause des conséquences internationales qu'aurait une telle marque d'assistance au programme nucléaire français. En ce qui concerne le périscope de visée astrale, Foster justifie son refus en considérant que ce moyen augmenterait sensiblement la précision des missiles français, leur conférant ainsi une capacité antiforces non pertinente. Les Américains n'admettent pour la force de dissuasion française qu'une capacité de frappe

81 Lettre de Gerard C. Smith, chef de la délégation, à Henry Kissinger, Délégation américaine à la Conférence sur la limitation des armes stratégique, Vienne (Autriche), 30 juin 1970 (via CWIHP).

82 Cette « liste de courses » est également intéressante par ce qu'elle ne contient pas : en particulier, n'y figure aucune demande concernant la propulsion nucléaire des sous-marins.

83 Mémoire de John S. Foster J' au Secrétaire d'État à la Défense, *Cooperation with French*, déjà cité.

84 Missiles sol-sol balistiques stratégiques intercontinentaux.

anticités : lui reconnaître une capacité antiforces⁸⁵ compliquerait les modalités d'engagement nucléaire des deux partenaires.

L'examen d'une éventuelle évolution de la politique américaine en matière de transfert de technologie nucléaire requiert de faire le point sur ce qui a été accompli jusqu'ici. La Maison-Blanche demande donc aux différents départements de l'exécutif de lui fournir les informations pertinentes. Dans une première réponse, le DoD fait référence au NSAM 294 pour affirmer qu'il n'y a pas eu, dans le passé, d'assistance officielle au programme nucléaire français⁸⁶. Même avant la diffusion de cette directive, des demandes françaises de fabrication sous licence de composants de missiles auprès de Boeing et de Lockheed avaient été refusées. Mais le DoD reconnaît la probabilité (... *a possibility, perhaps even a probability*, ...) de certaines formes d'assistance de la part d'industriels américains, par le biais d'échanges commerciaux, sans forcément qu'il y ait eu intention frauduleuse.

140

L'« assistance » fournie dans le domaine de la navigation inertielle, vitale pour l'efficacité de la frappe missile, illustre bien les conséquences de ces pratiques. En novembre 1963, une mission dirigée par l'ingénieur du Génie maritime Barriac, accompagné de trois ingénieurs de la SAGEM, se rend aux États-Unis pour procéder à la recette d'une table d'essais de gyrocompas commandée à une firme américaine pour être installée en janvier 1964 au laboratoire marine de SAGEM⁸⁷. Une recette partielle est exécutée durant une semaine et la délégation profite de son déplacement pour visiter les industriels du domaine. Les « majors », Sperry, Autonetics, Northronics, refusent d'ouvrir leurs portes, probablement sur injonction du gouvernement américain, comme le note le chef de mission⁸⁸. Mais les Français visitent plusieurs des fournisseurs des composants originaux et de haute performance de ces majors. Flattées de l'intérêt qu'on leur porte, ces sociétés se montrent très coopératives⁸⁹. Résultat : alors que les États-Unis avaient décrété un embargo sur tout ce qui concerne la navigation inertielle, dès le milieu

85 La dissuasion par frappe anticités consiste à menacer les grands centres démographiques de l'ennemi ; la frappe antiforces consiste à menacer ses moyens offensifs : essentiellement les bases de bombardiers stratégiques et les complexes de silos de missiles. Certains stratèges redoutent qu'une dissuasion par frappe antiforces ne puisse mener à la tentation de frappes préventives.

86 Lettre de David Packard, Adjoint au Secrétaire d'État à la Défense, à Henry Kissinger, *US/French Interchange in Area of Ballistic Missiles*, US DoD, Washington, 20 février 1970 (via CWIHP).

87 SAGEM : Société d'applications générales d'électricité et de mécanique.

88 Un marin lecteur du rapport a écrit au stylo : « Rickover est là ! ». L'amiral Hyman G. Rickover, « Father of the Nuclear Navy » selon son épitaphe, a été sa vie durant hostile à toute idée et toute tentative de rapprochement franco-américain en ce domaine, aversion à peu près équivalente à son anglophilie.

89 Ces sociétés n'étaient probablement pas à la vue directe du Pentagone.

des années 1960, la centrale inertielle de navigation (CIN) M 1 de la SAGEM prend place à bord du sous-marin expérimental *Gymnote*, puis un prototype CIN M 2 A est essayé sur *Le Redoutable*, avant la production des CIN M 2 B de série pour tous les premiers SNLE⁹⁰. Est aussi pointé du doigt dans le document du DoD l'usage des visites entre hautes autorités gouvernementales ou militaires : bien que les visites de sites classifiés aient toujours été restreintes aux parties non sensibles⁹¹, les échanges informels pratiqués à ces occasions paraissent avoir été bénéfiques aux Français. Le document rappelle que, par ce biais, l'US Air Force a été approchée en 1968 et en octobre 1969 avec des demandes d'informations sur la mise en œuvre, la maintenance et les tests de missiles *Minuteman*, mais que les informations souhaitées n'ont pas été transmises. L'US Navy remarque pour sa part qu'il n'y pas dans la liste de décembre 1969 de demande émanant de la Marine nationale. À la lumière d'échanges informels, elle sait cependant que la Marine française a, dans le passé, rencontré des difficultés avec les tubes lance-missiles, les plates-formes inertielles de sous-marins ou de missiles, les systèmes de navigation et de conduite de tir. À cause des refus constants adressés par la Marine américaine à ces demandes d'assistance, aucune nouvelle demande n'a été formulée depuis trois ans.

À l'issue de la rencontre Pompidou-Nixon à Washington le 24 février 1970, les conseillers à la Maison-Blanche préconisent un certain nombre d'actions à entreprendre sans délai et en toute discrétion. En réponse à une demande d'Henry Kissinger, le secrétaire d'État à la Défense rédige un mémorandum à l'intention du Président⁹². S'il ne se montre pas favorable au transfert d'informations sur le périscope de visée astrale et au soutien d'industriels américains au développement et à la fabrication de propulseurs de missiles à poudre, il préconise cependant de ne pas rejeter d'emblée ces demandes, mais de chercher à en savoir plus. Il suggère, en premier lieu, de renvoyer Foster rencontrer le délégué ministériel à l'Armement pour sonder les intentions françaises et approfondir la perception des besoins français. Il répète que si la Marine française n'a officiellement transmis aucune demande d'assistance ni liste de questions à la Marine américaine, l'opinion de l'US Navy est que la Marine nationale accueillera avec intérêt une assistance pour le programme de missiles balistiques stratégiques embarqués, et qu'il faut donc ouvrir des canaux d'échanges.

90 P. Lloret, Ingénieur à la SAGEM, *La Navigation à travers les âges*, SAGEM, s.d. (début des années 1980 ?).

91 Comme la visite par l'Amiral Cabanier, CEMM, et sa suite de la seule partie avant du SNLE *La Fayette* en chantier.

92 Memorandum for the President, de Melvin R. Laird, Secrétaire d'État à la Défense, *Possible Assistance to French Ballistic Missile Program*, US DoD, Washington, transmis pour action au Conseiller du Président pour les affaires de sécurité le 8 avril 1970 (via CWIHP).

Foster rencontre Jean Blancard en juin. Si leurs demandes sont toujours les mêmes, les interlocuteurs français précisent que l'assistance souhaitée est destinée à leur faire gagner du temps et de l'argent. Dans son compte rendu, Foster indique qu'il n'y a aucun doute à avoir sur la capacité des Français à arriver à leurs fins par eux-mêmes si nécessaire⁹³. À propos du périscope de visée astrale, les Français souhaitaient la communication de données théoriques et de résultats expérimentaux, ainsi que l'assistance d'une société américaine. Il s'agit d'augmenter la précision de leurs missiles, tout en se conformant à une stratégie anticités et non pas antiforces. Mais une telle précision n'est pas nécessaire pour une capacité anticités, selon les Américains qui, n'utilisant pas – ou plus – ce procédé de recalage, ne peuvent être d'aucune aide. Dans le domaine de la navigation inertielle, pour sous-marin ou pour missile, les Français sont également intéressés par ce qui permettrait d'améliorer « la précision, la fiabilité et la durée de vie de ce qu'ils appellent leur système de deuxième génération (les systèmes de première génération sont actuellement en cours de livraison) ». Enfin, en marge de ces sujets précis, subsiste l'irritant problème de l'acquisition par la France d'ordinateurs américains à grande puissance et des technologies associées. Ce problème n'est pas spécifique à la défense parce que ces ordinateurs, disent les Français, sont destinés à des applications civiles. Mais les Américains reconnaissent n'avoir aucune assurance qu'ils ne soient pas employés *aussi* pour les programmes militaires. L'assouplissement des règles d'acquisition, ou leur durcissement, est une variable d'ajustement dans les négociations franco-américaines, à la grande irritation des Français. Les Américains admettent toutefois qu'un embargo n'est pas suffisant pour stopper le programme nucléaire français.

Finalement, parmi toutes les options qui s'offrent à lui, Nixon choisit celle de l'assistance limitée aux aspects non sensibles tels que la définition de la politique de maintenance ou la mise en place du contrôle qualité⁹⁴. Est définitivement exclu tout ce qui touche au guidage des missiles. En outre, le Président approuve le lancement d'un processus de redéfinition du terme « ordinateur évolué »⁹⁵ afin d'assouplir la législation sur les exportations. Enfin, il autorise l'ouverture de discussions sur un sujet déterré par les Français et appelé à devenir primordial : la sûreté nucléaire⁹⁶. Ces décisions présidentielles sont communiquées à la France

⁹³ John S. Foster Jr, *Results of U.S./French Meeting on Strategic Missiles – June 25, 1970*, US DoD, Washington, transmis au Conseiller du Président pour les affaires de sécurité le 14 juillet 1970 (via CWIHP).

⁹⁴ Memorandum for the President, *Military Cooperation with France*, rédigé par Henry Kissinger le 25 mars 1971 (via CWIHP).

⁹⁵ *Advanced computer*.

⁹⁶ Les échanges antérieurs avaient été interrompus en 1963. Ce sujet est remis sur la table par la France.

et diffusées aux départements et organismes concernés (*State Department*, DoD, CIA, *Atomic Energy Commission*, *Arms Control and Disarmement Agency*, etc.) par les *National Security Decision Memoranda* (NSDM) 103 et 104.

Du 14 au 17 juin 1971, une délégation américaine conduite par M. G. R. Barse, du secrétariat adjoint à la Défense sur les questions de Recherches et Développement, et comprenant des représentants de l'US Air Force et de l'US Navy, vient en France. La délégation française est menée par l'Ingénieur Général de l'Armement Brunet, directeur des programmes missiles. La rencontre comporte une visite du centre de fabrication des blocs de poudre et d'assemblage des propulseurs de Saint-Médard-en-Jalles (Gironde).

Dans le compte rendu établi par le Secrétaire d'État à la Défense à Kissinger⁹⁷, la délégation américaine décrit la rencontre comme très cordiale et la délégation française comme très constructive. Elle a été impressionnée par le « calibre » (même mot en anglais) du personnel impliqué dans la fabrication des propulseurs et par la qualité de leur travail. Les corps de missiles en fabrication ont pu être examinés de près, et franchise et compétence ont marqué toutes les réponses aux questions posées. Les Français arriveront à leur but, selon l'auteur, avec ou sans assistance américaine, mais ils y arriveront plus vite et à moindre coût avec.

En aucun cas ils [les Français] ne nous demandent de développer leur système d'armes missiles. Ils l'ont déjà fait par eux-mêmes. Ils nous demandent plutôt de leur faire bénéficier de notre expérience à résoudre quelques problèmes de détail – apparemment nullement catastrophiques – pour épargner du temps et de l'argent, et de les aider à concevoir des programmes de maintenance, de contrôle de fiabilité et de contrôle qualité, tout pour leurs systèmes existants.

Les aspects soulevés jusqu'ici concernent la propulsion missile (problèmes d'attaches et de séparation), la corrosion des réservoirs d'azote utilisés dans le dispositif de contrôle de la poussée vectorielle, la durée de vie des gyroscopes secs, les connecteurs électriques, les accumulateurs hydrauliques, les mesures de sécurité pyrotechnique à bord des sous-marins, les techniques de simulation pour le durcissement des corps de rentrée. « En général, les questions qu'ils soulèvent sont de celles pour lesquelles nous pouvons offrir une assistance substantielle sans compromettre nos propres systèmes d'armes ou nos principes ». Cette première rencontre est manifestement un succès. Les Français, perçus comme très francs dans l'exposé de leurs difficultés techniques, sont satisfaits et l'ont fait savoir. L'auteur estime que si la partie américaine apporte les réponses adéquates, tout en restant dans les limites établies par les NSDM, elle atteindra

97 Lettre de Melvin R. Laird, US DoD, Washington, 29 juillet 1971 (via CWIHP).

l'objectif du Président d'améliorer des relations avec la France. À l'inverse, des efforts superficiels amèneraient le contraire...

La première réunion effective sur la sûreté nucléaire a lieu à Paris en juin 1972. Là encore, la délégation américaine se dit impressionnée par la compétence des experts français et par la qualité du programme de sûreté nucléaire français (souligné dans le rapport américain⁹⁸). Ainsi, grâce à une politique de la main tendue, initiée par Nixon et acceptée par Pompidou, les experts américains du nucléaire militaire multiplient les contacts avec leurs homologues français et acquièrent rapidement une bonne connaissance du programme nucléaire militaire hexagonal. Au début de 1972, alors que *Le Redoutable* entame sa première patrouille, les responsables et experts américains connaissent les qualités et les faiblesses de la force de frappe française, notamment dans le domaine des missiles, SSBS comme MSBS⁹⁹. Ils ont constaté la compétence des ingénieurs et techniciens attachés aux programmes missile et tête nucléaire, ainsi que la qualité des travaux menés dans tous les domaines. De surcroît, ils ont vu que cette force, encore modeste comparée à celles des deux superpuissances, est en plein développement technologique. À tous niveaux ils sont désormais convaincus que les Français ont les capacités pour développer leur triade nucléaire. Ce n'est qu'une question de temps et d'argent.

144

Durant cette période (1969-1972), les Anglais sont tenus au courant des progrès français perçus par les Américains, en vertu d'un accord informel d'août 1969 (accord Hillenbrand-Galloway) prévoyant l'information mutuelle de toute approche de l'un ou l'autre gouvernement par une tierce partie sur le sujet du nucléaire de défense. Les Anglais sont donc officiellement informés. En août 1971, l'Institut pour les études stratégiques (ISS) de Londres fait paraître un opuscule de la collection *Adelphi Papers* sous le titre *Future Conditional: The Prospect for Anglo-French Nuclear Co-operation* par Ian Smart¹⁰⁰. Lors de sa parution, cet ouvrage avait été qualifié publiquement de remarquable par Lord Carrington, alors ministre de la Défense (conservateur). La diffusion de ce document intervient à une date importante pour le Royaume-Uni : pour la troisième fois, le gouvernement entame des discussions avec l'Europe des Six pour adhérer au Marché Commun. Bien que les questions de défense ne soient

98 Compte rendu du capitaine de vaisseau Johnson, US Navy, *US-French Ballistic Missile Cooperation*, 29 juin 1972 (via CWIHP).

99 [Missiles] *Sol-Sol Balistique Stratégique* et *Mer-Sol Balistique Stratégique*.

100 Ian Smart, *Future Conditional: The Prospect for Anglo-French Nuclear Co-operation*, Adelphi Paper n° 78, Institute for Strategic Studies (ISS), London, août 1971. Un exemplaire (SHD/M/V, 3BB² 277) a circulé au sein de l'État-major de la Marine et a été communiqué au Major Général. Institution privée traitant des questions de défense, de relations internationales et de stratégie, l'ISS est cependant très proche de l'*establishment*.

pas du ressort du Traité de Rome, pour les Britanniques les développements européens en cours débouchent naturellement, d'une façon ou d'une autre, sur ce sujet. Le futur de la défense du Royaume-Uni est donc l'un des enjeux des débats au Parlement pour ou contre le Marché Commun : la coopération militaire dans le domaine nucléaire avec la France, souhaitée par les uns, est rejetée par la majorité¹⁰¹.

La publication de l'ISS tombe donc à point nommé¹⁰². Pour pouvoir proposer d'éventuelles pistes de coopération, l'auteur a procédé à une analyse comparative des forces de dissuasion française et britannique. De ce fait, il livre la vision britannique presque officielle de la force de frappe française. D'abord, selon l'auteur, il n'y a que la force océanique stratégique qui compte, car elle est la seule capable d'une seconde frappe. Les *Mirage IVA* sont dépassés avec l'amélioration constante de la défense aérienne soviétique et les silos SSBS courent le risque d'être tous annihilés à la première attaque surprise.

Ni les *Mirage IVA*, ni la composante de [*missiles*] SSBS ne semblent pouvoir constituer une force de dissuasion entièrement crédible, et donc, étant donné le rythme actuel de livraison de la composante SNLE/MSBS, la France devrait avoir de sérieux doutes sur sa capacité globale de dissuasion pour la période allant jusqu'à 1975. [...] Pour disposer d'une force de seconde frappe efficace et relativement invulnérable, la France doit attendre la mise en service opérationnel de ses propres sous-marins lance-missiles. Le premier bâtiment est censé être opérationnel à la fin de 1971, mais les second et troisième bâtiments n'entreront en service qu'en 1972-73 et 1974-75 respectivement. En conséquence, la France sera dans l'incapacité de maintenir un sous-marin en patrouille permanente avant 1974 ou 1975¹⁰³.

Il souligne au passage la différence de temps nécessaire à la montée en puissance des deux flottes : moins de 30 mois (1968-1970) au Royaume-Uni pour la mise

101 Par ailleurs, on est en plein débat au Royaume-Uni, pour ou contre la relance de la construction d'un 5^e SNLE, annulée par le gouvernement travailliste de M. Wilson, et pour ou contre la modernisation de la force de frappe avec des missiles (américains) *Poseidon* à la place des *Polaris A3* en service.

102 Le Livre Blanc sur la Défense britannique, document officiel, est paru en février 1971.

103 « *Neither the Mirage IV A nor the SSBS force seems to constitute an entirely plausible deterrent, so that, given the pace at which the SNLE/MSBS force is now being deployed, France must have very substantial doubts about its total deterrent capability during the period up to 1975. [...] For a relatively invulnerable and effective second-strike force, France must await the arrival in operational service of its own ballistic-missile submarines. The first boat is expected to be operational by the end of 1971, but the second and third boats will enter service in 1972-3 and 1974-5 respectively. Until 1974 or 1975, therefore, France will be unable to maintain one submarine on constant patrol* », Ian Smart, *Future Conditional*, op. cit., p. 5-6 et 16.

en service de quatre unités¹⁰⁴ contre six ans en France (de début décembre 1971 à fin décembre 1976). De ce fait, selon l'auteur, le Royaume-Uni bénéficie d'une avance de cinq ans dans le développement et la construction de sous-marins nucléaires. À cette époque, les seules réalisations françaises valables en matière de sous-marins, outre *Le Redoutable* encore en essais, sont les sous-marins conventionnels à hautes performances du type *Daphné*, très réussis mais de faible tonnage, mis en service de 1964 à 1970¹⁰⁵. Les Britanniques ont déjà en service ou construction plusieurs sous-marins nucléaires d'attaque (SNA)¹⁰⁶, tous sauf le premier (HMS *Dreadnought*, mis en service en avril 1963) dotés de réacteurs de conception et réalisation nationales. Ils disposent de deux chantiers capables de construire des SNA et des SNLE, et ont largement investi dans l'étude et la réalisation d'hélices performantes et silencieuses.

146

Curieusement, l'auteur écrit que la France « a désespérément besoin de toute assistance qui pourrait accélérer le développement de sa composante SNLE/MSBS. En particulier, elle pourrait immédiatement tirer bénéfice de l'accès aux informations et au savoir faire dans le domaine de la propulsion nucléaire »¹⁰⁷. Les Britanniques n'ont pourtant pas une considérable avance dans ce domaine. Après avoir équipé le *Dreadnought* avec un réacteur américain Westinghouse S5W, ils ont construit un prototype à terre, le *Dounreay Submarine Machinery Prototype* (DSMP), au développement chaotique, et qui a connu encore des problèmes après sa mise en service en 1963¹⁰⁸. Certes, les SNA de la classe *Valiant* dotés d'un réacteur dérivé du DSMP donnent satisfaction¹⁰⁹. Probablement les Anglais pensent-ils que les Français ont dû rencontrer les mêmes déboires. Ayant finalement triomphé de toutes les difficultés, ils peuvent apporter à la France une aide jugée par eux indispensable. Cependant, dans ce pays, le Prototype à Terre (PAT) a divergé en août 1964 et, à partir de cette date les ingénieurs, les techniciens et les marins français ayant accumulé une précieuse expérience pour

104 Entre la date d'admission au service actif (ASA) du premier SNLE et celle du dernier. Les deux premiers SNLE européens, HMS *Resolution* et *Le Redoutable* ont été mis sur cale en 1964, à 9 mois d'intervalle.

105 On ne comptera pas le *Gymnote*, sous-marin expérimental de 1966. On pourrait en revanche comptabiliser les sous-marins type *Narval* remis en service entre 1966 et 1970 après leur refonte réussie.

106 À la différence des SNLE, les SNA ne sont pas forcément dotés d'armes nucléaires ; c'est leur mode de propulsion qui les distingue des sous-marins conventionnels.

107 [France] « ... *badly needs, [therefore], any assistance which would accelerate the development of the SNLE/MSBS force. In particular, it would gain immediately from access to information and expertise in the field of nuclear propulsion* », Ian Smart, *Future Conditional: The Prospect for Anglo-French Nuclear Co-operation*, op. cit., p. 16.

108 *Ibid.*, p. 12.

109 D. K. Brown & George Moore, *Rebuilding the Royal Navy, Warship design since 1945*, London, Chatham Publishing, 2003. Le HMS *Valiant* entre en service en juillet 1966.

passer au réacteur embarqué, ils n'ont pas besoin d'une aide britannique qu'ils n'ont d'ailleurs jamais sollicitée. Il y a manifestement une erreur d'appréciation de l'auteur de l'*Adelphi Paper n° 78* sur ce point du programme *Coelacanth*.

L'auteur reconnaît à la France une avance indiscutable en matière de conception et de réalisation de missiles balistiques et de lanceurs spatiaux¹¹⁰. Après l'abandon du missile sol-sol balistique *Blue Streak* en 1960, le Royaume-Uni n'a plus de programme national de missiles stratégiques, sol-sol, mer-sol ou aéroportés¹¹¹. Quant au programme spatial, « l'exemple de la Grande-Bretagne contraste avec celui de la France. L'histoire spatiale de l'Angleterre est, de l'avis même des intéressés, celle des occasions manquées par l'absence d'objectifs, d'organisation cohérente et de volonté politique »¹¹². Toutefois, les obstacles à une coopération franco-britannique sur les missiles balistiques sont multiples et infranchissables. L'amiral Pollock, Premier Lord de la Mer¹¹³, ne disait-il pas au vice-amiral Delahousse, attaché naval à Londres :

Je souhaite coopérer avec la Marine française, mais comprenez bien que je suis responsable de l'efficacité du deterrent [*dissuasion*] de ce pays ; comment voulez-vous alors que je puisse choisir une solution de coopération nucléaire avec la France quand je peux acheter aux États-Unis un engin qui a quinze ans d'avance sur le vôtre, coûte moins cher, et est disponible »¹¹⁴ ?

Fermez le ban.

En revanche, en matière de conception et de réalisation de corps de rentrée et des têtes nucléaires, le Royaume-Uni a une confortable avance sur la France, estimée par Ian Smart de cinq à dix ans pour les charges. Les Britanniques ont développé des charges et des têtes pour les missiles aéroportés *Blue Steel* et *Skybolt*, ce qui les a amenés à résoudre le problème de la miniaturisation. Aussi, dès 1962, au tout départ du programme *Polaris* anglais, les responsables envisageaient-ils déjà des têtes à corps de rentrée indépendants (MIRV) ; dès 1968, les SNLE britanniques ont débuté leurs patrouilles avec des *Polaris A3* dotés de trois MIRV d'environ 200 kT chacun. L'auteur estime que

¹¹⁰ Mais il insiste en plusieurs occasions sur la faible portée pratique du MSBS M1 (1 200 miles marins) comparée à celle du *Polaris A3* (2 500 miles), ce qui restreint les zones de patrouille des SNLE français et les expose plus aux contre-mesures ennemies. L'auteur ignore – ou feint d'ignorer – que des versions de MSBS à plus grande portée sont à l'étude.

¹¹¹ Le dernier programme national anglais de missiles nucléaires stratégiques est le missile air-sol *Blue Steel* entré en service en 1962, mis en œuvre à partir des bombardiers « V ».

¹¹² Claude Carlier, *L'Aéronautique française, 1945-1975*, Paris, Lavauzelle, 1983, p. 272.

¹¹³ *First Sea Lord*.

¹¹⁴ Vice-amiral Paul Delahousse, *Rapport de fin de mission (septembre 1970-septembre 1973)*, lettre du 1^{er} septembre 1973.

[...] sans aide extérieure, ce n'est probablement qu'en 1975 que la France pourra commencer à acquérir une expérience opérationnelle des têtes thermonucléaires, et 1980 avant qu'elle ne puisse aller au-delà de corps de rentrée mono-tête relativement simples. Ses difficultés à progresser peuvent être amplifiées par les lacunes de son industrie informatique¹¹⁵.

La maîtrise des technologies liées à l'informatique, particulièrement pour la réalisation de gros ordinateurs, est avancée comme un atout de la Grande-Bretagne. C'est un domaine où la France requiert l'assistance des États-Unis, soit par l'achat des machines les plus puissantes, soit par l'acquisition de licences de fabrication. Mais elle se heurte à la mauvaise volonté américaine redoutant que ces outils soient utilisés pour le développement de la force de frappe. L'auteur de l'*Adelphi Paper* pense, qu'avec ses moyens, le Royaume-Uni est le seul pays capable d'assister la France dans la conception de charges thermonucléaires et dans celles de têtes à charges multiples. Son jugement est sans appel :

Dans tous les cas, il semble improbable que la France puisse, en toute indépendance, développer suffisamment rapidement les technologies des charges thermonucléaires et des corps de rentrée pour maintenir au-delà de 1980 vis-à-vis de l'Union soviétique le minimum de dissuasion qu'elle est en droit d'espérer exercer durant la seconde moitié des années 1970¹¹⁶.

Évidemment, une telle assistance suppose que soient levés tous les obstacles concernant les transferts de technologies, y compris dans les domaines périphériques à celui du nucléaire pur.

Au sujet des procédés et moyens de navigation, le court paragraphe consacré à ce domaine crucial pour l'efficacité des forces de dissuasion océaniques est étonnant. L'auteur reconnaît la totale dépendance de la Grande-Bretagne envers les États-Unis pour les équipements de navigation inertielle ou la navigation par satellite. Il avoue même : « ... c'est encore un domaine où la Grande-Bretagne, contrairement à la France, a acquis un bénéfice à court

115 « *Without external assistance, it is likely to be 1975 before France begins to gain operational experience of fusion warheads and 1980 before it can move beyond the level of relatively unsophisticated single re-entry vehicles. Its difficulty in doing so may be increased by the deficiencies of its computer industry* », Ian Smart, *Future Conditional*, op. cit., p. 16.

116 « *In any case, it seems unlikely that France can independently develop its thermonuclear and re-entry vehicle technology rapidly enough to maintain beyond 1980 even that minimum deterrence of the Soviet Union which it can hope to offer during the second half of the 1970s* », *ibid.*

terme au détriment d'une indépendance à long terme »¹¹⁷. Il crédite en effet la France d'une avance dans un programme national de satellite de navigation en développement depuis 1965. Les auteurs du présent article n'ont pas trouvé à quel programme spatial national il faisait référence¹¹⁸. Ian Smart ne parle pratiquement pas de navigation inertielle, domaine où les Français ont fourni de gros efforts couronnés de succès. En revanche, soucieux d'atténuer l'impression de dépendance du Royaume-Uni à l'égard des États-Unis et de minimiser l'avance française supposée, il précise que la navigation par satellite n'est pas vitale, qu'il existe d'autres procédés de recalage de la navigation inertielle, notamment... la visée astrale !

L'analyse de l'*Institute for Strategic Studies* dresse donc un bilan mitigé de la force de frappe française. Mais elle ne peut nier son existence, dans ses trois composantes, même si la dernière, la force océanique stratégique océanique, n'a pas encore fait ses preuves. Les Anglo-Saxons ont désormais sous les yeux une réalité à laquelle ils ne voulaient probablement pas croire une dizaine d'années auparavant. En ce qui concerne plus précisément la Marine, en 1972,

[...] les contacts personnels nombreux et les conversations avec des officiers de tous grades de la Royal Navy tendent à penser que celle-ci serait favorable à tous les échelons à des rapprochements plus fréquents avec notre Marine. Rapprochements sur le plan opérationnel et sur le plan armement. Ils reconnaissent que la Marine française est la seule qui soit « à leur taille » dans le concert occidental et disent souhaiter une coopération croissante dans le cadre du Marché Commun. Il n'est pas un officier qui au bout de quelques minutes de conversation n'en vienne à ce sujet¹¹⁹...

Ainsi, le 28 janvier 1972, jour d'appareillage du SNLE *Le Redoutable* pour sa première patrouille opérationnelle, la France qui, quelques vingt années plus tôt était tenue pour une « puissance navale de troisième ordre », dispose désormais d'une marine atomique de dissuasion, chronologiquement la quatrième de la planète.

Comme ne cessait de le répéter le *First Sea Lord*, l'amiral Michael Le Fanu, visitant, au début de 1970, sous la direction du capitaine de frégate Louzeau¹²⁰, la base opérationnelle de l'Île longue – encore en travaux – et le SNLE *Le Redoutable* – alors en essais : « *Et vous avez créé tout cela tout seuls !* ».

117 « ... this is another area where Britain, in contrast with France, has bought a short-term advantage at the price of longer-term independence », *ibid.*, p. 14.

118 Au début des années 1970, seuls les États-Unis ont commencé à déployer une constellation de satellites *Transit* (alias *Navstar*).

119 Contre-Amiral Paul Delahousse, Attaché des Forces armées et Attaché naval près l'ambassade de France au Royaume-Uni, *Rapport mensuel, décembre 1972*.

120 Premier commandant du *Redoutable*, et futur chef d'État-major de la Marine.

*Comment être et devenir
une puissance navale*

L'INDE ET L'OcéAN INDIEN : DU SENTIMENT DE DÉFIANCE AUX VELLÉITÉS D'APPROPRIATION

Mehdi Kouar
Centre d'études supérieures de la Marine

Le 4 février 1988, lors de l'acquisition par la Marine indienne d'un sous-marin russe à propulsion nucléaire¹, le premier ministre indien Rajiv Gandhi déclare :

Quand nous considérons notre histoire, deux leçons s'en dégagent : la première est que la défense de l'Inde demande que nous ayons une maîtrise incontestée de nos approches maritimes ; la seconde est que ceux qui nous ont envahis par la mer ont régné en maîtres étrangers, qu'il a fallu rejeter, tandis que les conquérants venus par la voie terrestre ont été finalement absorbés et assimilés par notre société.

Si cette citation peut être considérée comme un raccourci historique, mêlant imaginaires nationaux et désir de puissance, elle résume parfaitement la représentation qu'une partie des élites indiennes se fait du lien entre l'Inde et l'océan Indien. Ainsi, Kavalam Madhava Panikkar, historien et diplomate indien écrit en 1944 que : « l'Inde ne perdit jamais son influence jusqu'au moment où elle céda la maîtrise des mers durant la première moitié du XVII^e siècle »² ; de même, l'amiral A. K. Chatterji fit campagne à la fin des années 1960, après l'annonce du retrait des positions britanniques à « l'est de Suez », pour faire de l'océan Indien « l'océan des Indiens »³.

Il est vrai que la vision d'une Inde dont l'histoire serait intimement liée à celle de la mer, et plus particulièrement à l'océan Indien, est rendue crédible par une géographie composée de longues façades maritimes. En effet, avec plus de 7 500 km de côtes s'enfonçant en profondeur dans l'océan et à équidistance des principaux détroits de la zone, l'Inde est au milieu d'un carrefour qui voit

1 Baptisé *Chakra (S74)*, ce sous-marin est en réalité une location (*leasing*) auprès de la Russie. Conformément aux accords, il fut rendu en 1993.

2 K. M. Panikkar, *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, New York, The McMillan Co, 1945, p. 14.

3 London, National Archives, FCO 37/128 India defense /Indian navy, Note de l'ambassade britannique en Inde, 15 mai 1968.

passer l'essentiel du commerce entre l'Europe et l'Asie depuis des siècles. Cette immense étendue d'eau a permis tout autant à la civilisation indienne de propager son influence dans le monde que de recevoir celles des autres.

Toutefois, si cette représentation historique trouve écho dans des ouvrages ou des discours d'intellectuels, de politiques ou de militaires, elle ne semble pas avoir stimulé une réflexion maritime aboutissant à une stratégie navale indienne. Par stratégie navale, nous entendons un art ou une science de la guerre permettant à un État d'évaluer ses ressources et ses faiblesses afin d'atteindre des objectifs politiques déterminés comme étant ses intérêts nationaux⁴. Or, la lecture des écrits indiens ne permet pas de distinguer une pensée stratégique élaborée et intelligible sur laquelle l'État s'appuierait, en tant que méthode et savoir-faire, afin d'atteindre ses objectifs politico-militaires maritimes. Ainsi, comment comprendre ce découplage, entre les vellétés indiennes de faire de l'océan Indien une *mare nostrum* et l'insuffisance, voire l'absence, de pensée stratégique pour atteindre l'objectif affiché ? Pour comprendre cette contradiction, nous analyserons tout d'abord certains aspects politiques et religieux indiens, aussi bien pendant la période précoloniale qu'à l'époque coloniale. Puis, nous étudierons les conflits auxquels l'Inde fut confrontée depuis son indépendance. Enfin, nous verrons qu'une pensée navale d'inspiration étrangère est en gestation dans le pays.

154

LA MER : ENTRE INTERDITS RELIGIEUX ET DIVISIONS POLITIQUES

L'étude de l'histoire maritime indienne précoloniale est particulièrement difficile pour l'historien contemporain en raison de la rareté des sources. En effet, aucun grand navigateur indien, à l'image de Zheng He pour la Chine, ne semble avoir marqué son époque, aucun ouvrage dans une Inde précoloniale pourtant riche en écrits sur les arts et les sciences, ne s'est intéressé à la mer. Pour Jean Alphonse Bernard, « l'Inde, même péninsulaire, est fort peu tournée vers la mer... À la différence des Grecs, des Arabes et des Chinois, les Indiens ont ignoré ou perdu de vue les mondes situés au-delà de la mer, même lorsqu'ils les avaient découverts ou colonisés »⁵. Toutefois, il ne faudrait pas en conclure, trop hâtivement, que l'Inde est dépourvue d'histoire maritime. L'analyse des sources dont nous disposons permet deux conclusions : tout d'abord, que l'hindouisme a éloigné, en raison d'interdits religieux, les Indiens de la mer, puis

4 Thierry de Montbrial, « Stratégie », dans Thierry de Montbrial et Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de Stratégie*, Paris, PUF, 2000, p. 527-542.

5 Jean Alphonse Bernard, *L'Inde, le pouvoir et la puissance*, Paris, Fayard, 1985, p. 313. - Voir également Hervé Coutau-Bégarie, *Géostratégie de l'océan Indien*, Paris, Economica, 1993, p. 239.

que les divisions politiques caractérisant l'Inde précoloniale n'ont pas permis l'élaboration d'une stratégie navale adaptée à une Inde unie.

Les textes religieux, tels que ceux issus de la *Baudhayana Dharmasastra*⁶, sont une source d'enseignements sur les relations spirituelles qu'entretiennent les Indiens avec la mer. Selon les règles brahmaniques, le voyage par mer est cause de souillure pour un Hindou en raison de la rencontre inévitable d'étrangers impurs. Ainsi, être à leur contact, partager leur nourriture, vous rend également impur et vous condamne à l'exclusion à votre retour. L'arrivée des navigateurs européens, n'ayant pas les mêmes contraintes religieuses vis-à-vis de la mer, a généré des tensions révélatrices de l'attachement des Indiens au strict respect de ces interdits. Lorsque le navigateur portugais Pedralvares Cabral décida de retenir en otages sur ses navires des notables hindous,

[...] Le Samorin⁷ réclama leur retour immédiat parce qu'ils étaient gentilshommes et ne pouvaient boire ni manger sur ces navires. Il n'accepta de négocier que lorsque ces notables [...] furent remplacés par des Gujaratis de religion musulmane. Quelques jours plus tard, à Cochin, Cabral prenait à son bord deux secrétaires du roi. Les menaces de la flotte de Calicut ne lui ayant pas permis de regagner le rivage, il prit avec eux la route du retour et les conduisit à Lisbonne. C'est au cours du voyage qu'il découvrit la gravité d'un acte dont il s'excusa par lettre auprès de leur souverain. Celui-ci, treize ans plus tard, exprimait encore son ressentiment⁸.

Enfin, lors de son passage en Inde, Marco Polo fut marqué par la non-recevabilité des témoignages des navigateurs devant une cour de justice. En effet, vivre sur « *l'eau noire* » représentait l'un des plus graves péchés pour un homme et conduisait à sa déchéance⁹.

Toutefois, malgré les divisions et les interdits religieux, l'Inde n'est pas dépourvue d'histoire et d'expériences maritimes. Comme le rappellent des vestiges archéologiques datant du XII^e siècle av. J.-C., l'Inde méridionale entretenait d'intenses échanges commerciaux avec les pays du Moyen-Orient, principalement les ports du golfe Persique et de la mer Rouge¹⁰. Au début de l'Empire Romain, ce commerce fut très probablement « concurrencé ou supplanté » par des marchands venant d'Alexandrie, avant de s'étendre à toute

6 La *Baudhayana Dharmasastra* est un recueil de textes des lois traditionnelles inspirées de règles religieuses hindoues.

7 Le *Samorin* ou *Zamorin* est le titre donné au *raja* ou souverain brahmanique par les Portugais.

8 Geneviève Bouchon, « Les musulmans du Kerala à l'époque de la découverte portugaise », *L'Asie du Sud à l'époque des grandes découvertes*, Londres, Variorum Reprints, 1987, p. 13.

9 *Ibid.*, p. 12-13.

10 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1958, p. 102.

la Méditerranée, entraînant d'immenses flux commerciaux entre les ports méditerranéens et l'Inde du Sud¹¹. « Au cours du 1^{er} siècle av. J.-C., le commerce de l'Inde méridionale avec l'Empire romain atteignit des proportions énormes. [...] l'Italie importait alors davantage de l'Inde que de tout autre pays, excepté d'Espagne »¹². Ces échanges étaient largement en faveur de l'Inde, lieu de production, qui exportait ses épices et produits manufacturés vers Rome¹³.

Le commerce ne fut pas le seul lien entre les Indiens et la mer : l'empire des Cholas qui, à son apogée, au XI^e siècle, fut une thalassocratie, colonisa successivement le Sri Lanka et les Maldives, et s'attaqua en 1025 à l'actuelle Indonésie. Disposant d'une puissante marine, structurée hiérarchiquement avec d'importants chantiers de construction navale, il s'assura le contrôle du golfe du Bengale jusqu'au XIII^e siècle, et parfois s'aventura même jusqu'en Chine¹⁴. Ses missions furent d'abord de protéger les navires de commerce contre la piraterie, de défendre les côtes de l'empire, et enfin de transporter des troupes pour attaquer des territoires ennemis ou convoités. Même si nous manquons de sources pour étudier l'empire des Cholas, son existence permet de comprendre que l'histoire indienne fut également composée de dirigeants ayant fait de la mer et de son usage une partie intégrante des objectifs politiques de l'État.

Ici, le lecteur peut relever une contradiction, entre l'interdiction formelle des règles religieuses, dont les relations entre Pedralvares Cabral et le *Samorin* de Calicut témoignent, et une présence indienne intense à la mer. Si les règles indiennes sont effectivement strictes, les Indiens ont su s'y adapter, pour ne pas aller à l'encontre de leurs nécessités économiques et politiques. Ainsi, les hautes castes indiennes ne pouvant se livrer au commerce par mer, elles ont laissé ce travail de souillure à ceux dont la religion le permettait : les juifs, les chrétiens, les musulmans. Or, en réservant ces activités commerciales aux autres religions, les Hindous les ont « investies de pouvoirs économiques considérables », les faisant ainsi émerger, malgré leur impureté, comme un groupe social indispensable à la vie économique des États indiens¹⁵. Toutefois, si les Indiens se sont adaptés aux règles brahmaniques, l'inverse est également vrai. Les lois brahmaniques, malgré leur sévérité à l'égard

11 Jean Filliozat, *Les Relations extérieures de l'Inde (I)*, Pondichéry, Institut français de Pondichéry, 1956, p. 8.

12 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde, op. cit.*, p. 103.

13 K. M. Panikkar, citant Pline dans son ouvrage *Histoire de l'Inde, op. cit.*, p. 104, précise que le commerce entre l'Inde et Rome s'élevait à plus de 550 millions de sesterces, avec un déficit de 100 millions de sesterces en faveur de l'Inde.

14 Nilakanta Sastri, *The Cholas (I)*, Madras, 1935, p. 258-268, et Robert Sewell, *The Historical Inscriptions of Southern India Selected Till 1923*, Madras, 1932, p. 65-66. - Voir aussi Geneviève Bouchon, « Les musulmans du Kerala à l'époque de la découverte portugaise », art. cit., p. 12-13.

15 *Ibid.*, p. 15-21.

de toute exposition à la navigation, ont su s'assouplir, levant l'interdiction des voyages en mer, lorsque ceux-ci étaient destinés à certaines missions spécifiques, comme la conquête¹⁶. Par conséquent, dans de nombreux récits historiques, on trouve des traces de brahmanes voyageant entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est par voie maritime, participant ainsi à sa colonisation¹⁷. Ainsi, le rayonnement de la civilisation indienne dans la péninsule indochinoise ou dans les îles de Java, de Sumatra ou de Bornéo, est le fruit de longues expéditions par mer ayant permis l'acheminement de nombreux Indiens.

Ces expériences de la mer, militaires et commerciales, n'ont pas permis de dessiner les contours d'une réflexion autour de l'outil naval pouvant servir de base à l'élaboration d'une stratégie navale adaptée à l'Inde d'aujourd'hui. Cette carence trouve ses origines dans les divisions politiques et territoriales de l'Inde précoloniale. En effet, malgré un sentiment d'appartenance à une même culture, aucun royaume ou empire n'a pu faire de cette entité identitaire et géographique un État uni sous une même autorité. Durant la période bouddhiste, du VII^e au IV^e siècle, av. J.-C., l'Inde était composée de multiples États, de tailles et de régimes politiques différents. À partir du IV^e siècle, avec l'Empire des Maurya, l'Inde connut sa première tentative d'unification. Le fondateur de la dynastie étendit ses conquêtes sur l'ensemble du nord de l'Inde et l'État de Mysore dans le sud. Toutefois, la pointe méridionale de l'Inde resta indépendante. Avec la dynastie des Gupta, à partir du IV^e siècle apr. J.-C., l'Inde connut une deuxième tentative d'unification. Jusqu'au VII^e siècle, les Gupta régnèrent sur le nord de l'Inde et une large partie des États bordant le golfe du Bengale. Après leur déclin, commença la pénétration musulmane dans le nord du pays, qui dès lors, se poursuivit jusqu'à l'Empire moghol au XVI^e siècle. Entre temps, l'Empire des Cholas avait pris le contrôle du Bengale et étendu sa sphère d'influence jusqu'en Asie du Sud-Est, avant sa disparition au XIII^e siècle. Avec l'arrivée des Européens, au XV^e siècle, débuta une autre histoire, celle de la colonisation, avec plus tard la construction d'un Empire au service d'une autre puissance, l'Angleterre. Ces épisodes historiques, s'étendant de l'Inde antique jusqu'à l'époque moderne, ne sont qu'un reflet des différentes dynasties, régimes politiques et invasions qui se sont côtoyés, combattus ou rapprochés. La lecture de l'ouvrage *Histoire de l'Inde* de K. M. Panikkar donne une excellente analyse de cette Inde multiple dont l'histoire fut construite par des invasions, venant de terre comme de mer, et ayant façonné linguistiquement, religieusement et politiquement toute l'Asie du Sud¹⁸.

¹⁶ George Coedès, *Les États hindouisés d'Indochine*, Paris, De Boccard, 1947, p. 44.

¹⁷ K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, op. cit., p. 114-115.

¹⁸ *Ibid.*, p. 102.

Or, en premier lieu, l'élaboration de toute stratégie nécessite une évaluation des ressources démographiques, une connaissance de leur degré de cohésion culturelle et idéologique, et une estimation des capacités des forces productives disponibles ; en second lieu, les gouvernants doivent déterminer leur aptitude à mobiliser l'ensemble de ces facteurs humains, moraux et matériels afin de faire la guerre¹⁹. Toutefois, l'État nation qu'est l'Inde contemporaine, est avant tout une construction politique héritée de la pratique du pouvoir par les Britanniques et non d'un processus indien dans lequel les différents États se seraient agrégés. Dès lors, on comprend que les divisions de l'Inde précoloniale ne peuvent offrir à l'exécutif indien un modèle ou une grille de lecture permettant d'estimer ses ressources et sa capacité à les mobiliser, dans le but d'élaborer une stratégie navale pour une Inde indépendante et unie. Cette absence d'unité politique a eu un impact majeur sur la perception de la mer, de ses richesses et de ses dangers, entre les peuples disposant d'une façade maritime et ceux dont le territoire fut essentiellement tourné vers les terres²⁰. Les Gujerati – Marathi et les Tamouls sont souvent cités comme exemple de civilisations qui se sont « développées au contact de la mer », par opposition au reste de l'Inde²¹. Encore aujourd'hui, cette fracture subsiste, les nouvelles recrues de la Marine indienne étant pour beaucoup des Bengalis, Parsis, Marathes, Goanais, ou encore des Keralais²².

Enfin, l'Inde a cessé d'être divisée avec la colonisation britannique, l'Angleterre ayant importé avec elle le modèle politique européen de l'État nation, unifiant le territoire indien, ses lois, son économie, et par conséquent sa politique étrangère et sa défense²³. Or, si les Britanniques ont mis sur pied une armée indienne, avec ses institutions, ses codes, ses uniformes, en lui donnant un savoir-faire, la politique de défense indienne sous le *Raj*²⁴ était avant tout élaborée comme partie intégrante de la stratégie globale de l'Empire britannique et destinée à défendre les intérêts de l'Angleterre et non ceux de l'Inde²⁵. Aussi, au moment de l'indépendance, si l'héritage stratégique britannique pouvait servir de source d'inspiration, la stratégie navale adoptée par Londres pour défendre l'Empire des Indes pouvait être considérée comme *caduque*. Il était donc nécessaire, pour le nouveau gouvernement indien, d'élaborer une nouvelle politique de défense maritime en adéquation avec ses moyens. Toutefois, toute colonisation entraîne

19 Thierry de Montbrial, « Stratégie », art. cit.

20 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, op. cit., p. 103.

21 Jean Alphonse Bernard, op. cit., p. 240.

22 Hervé Coutau-Bégarie, op. cit., p. 243.

23 Jaswant Singh, *Defending India*, New Delhi, Macmillan India, 1999, p. 27.

24 Le *Raj* est la dénomination non officielle désignant la période coloniale britannique en Asie du Sud.

25 K. Subrahmanyam, cité dans Jaswant Singh, *Defending India*, op. cit., p. 2.

une mise à l'écart des élites nationales en matière d'élaboration et de mise en œuvre de la politique extérieure. Par conséquent, tout en unifiant le pays, la colonisation a également écarté les Indiens du pouvoir, et donc du savoir-faire que confère sa pratique. Ce manque d'expérience a eu de lourdes conséquences stratégiques, notamment lors des multiples conflits l'opposant à ses deux voisins.

UNE CONFLICTUALITÉ AÉROTERRESTRE

Si l'histoire indienne précoloniale et coloniale ne fut pas une période favorable au développement d'une pensée stratégique navale pour l'Inde contemporaine, les engagements militaires depuis le départ britannique ne peuvent non plus être considérés comme des éléments moteurs en la matière. Depuis l'indépendance, l'Inde a été confrontée à cinq conflits majeurs, quatre contre le Pakistan et un contre la Chine, conséquences de litiges territoriaux trouvant leurs racines dans le partage de l'Empire britannique et dans sa politique des États tampons. Ces contentieux n'ont toujours pas trouvé de solutions satisfaisantes pour l'ensemble des parties, désormais toutes des puissances nucléaires. Ces conflits frontaliers sont pour New Delhi la principale source d'inquiétude en matière de défense. Or, cette situation stratégique occupe essentiellement les forces aéroterrestres, et n'implique la Marine que pour des aspects secondaires.

Cette analyse est confirmée par le bilan des engagements de l'Indian Navy depuis l'Indépendance, sa participation aux différentes guerres étant extrêmement diverse, dans l'intensité et dans la durée, mais aussi dans la réussite. Lors du conflit sino-indien de 1962, la Marine ne fut nullement impliquée, car si l'Inde et la Chine ont des frontières terrestres communes, la géographie maritime des deux pays est tout autre. Les deux pays sont éloignés de plusieurs jours de mer, et les navires doivent passer des détroits tels que Malacca, la Sonde ou Lombok, pour atteindre l'océan Indien ou la mer de Chine méridionale. Les moyens navals à la disposition des deux pays en 1962 étaient essentiellement destinés à assurer une défense côtière, ce qui n'a pas permis d'engager des combats navals. Or ce conflit, central dans la mémoire des Indiens, car il a démontré l'échec total de la stratégie militaire menée depuis l'indépendance, a concentré l'attention des politiques, des budgets, et de la réflexion autour de l'armée de terre et de l'armée de l'air. Dans les trois ans qui suivirent le conflit, la Marine a vu ses budgets drastiquement diminués afin d'accélérer la modernisation des autres armes²⁶. Lors du conflit

²⁶ Archives du ministère des Affaires étrangères (ensuite Arch. MAE), n° 1063/AS, 8 août 1963, dossier 184, Télégramme de l'ambassadeur de France aux Indes, Jean-Paul Garnier.

indo-pakistanaïses de 1965, l'engagement partiel de la Marine a démontré un manque de savoir-faire en matière de stratégie navale de la part des dirigeants indiens. D'une part, le gouvernement indien ne voulait pas impliquer l'Indian Navy afin de restreindre les théâtres d'opérations, d'autre part, le chef d'État-major de l'armée de terre, qui avait la direction des opérations, ne souhaitait pas non plus engager la Marine dans les combats, afin de donner la priorité aux forces aéroterrestres²⁷. La Marine fut ainsi déployée dans le golfe du Bengale afin de prévenir toute tentative d'invasion des îles Andamans et Nicobar par l'Indonésie, Soekarno ayant en effet, à plusieurs reprises, contesté la souveraineté indienne sur l'archipel²⁸. La conséquence de ce choix fut le bombardement de la ville de Dwarka, sur la façade maritime ouest, par la Marine pakistanaïse. Même si, au lendemain du conflit, le ministre de la Défense indienne, Yashwantrao Chavan, qualifia le rôle de la Marine d'essentiel, pour avoir assuré la sécurité d'îles « vitales » pour l'Inde, son absence des principaux théâtres d'opérations lui valut d'être vivement critiquée dans les médias et au Parlement indien²⁹. Enfin, la guerre indo-pakistanaïse de 1971 fut un succès pour la Marine indienne qui, en se déployant dans le golfe du Bengale, permit de couper les voies de communication maritimes entre le Pakistan oriental et occidental, seul moyen de ravitaillement des troupes pakistanaïses. En rendant hommage régulièrement aux morts de cette guerre par l'organisation de commémorations, la Marine tente d'atténuer son manque de visibilité en faisant valoir son engagement et son succès lors de ce conflit³⁰.

L'implication partielle et peu visible de l'Indian Navy dans les principaux conflits du pays se ressent dans les priorités accordées aux réflexions stratégiques. Alors que fut créé, à la fin du XIX^e siècle, The United Service Institution (USI), et, en 1965, l'Institut for Defense Studies and Analyses (ISDSA), deux centres indiens dédiés à la réflexion stratégique interarmées, les préoccupations essentiellement aéroterrestres et nucléaires ont occulté le domaine maritime. Il a ainsi fallu attendre 2005 pour que se crée la National Maritime Foundation, institut spécialisé dans la recherche stratégique maritime. Son objectif est de « rectifier le manque d'intérêt historique des Indiens vis-à-vis de la doctrine navale, et de remplir de ce fait l'absence de réflexion stratégique sur ce sujet »³¹. Toutefois, le retard semble considérable : alors que l'ISDSA et l'USI ont pu

27 Admiral G. M. Hiranandani, *Transition to Triumph 1965-1975*, New Delhi, Lancers, 2000, p. 40.
28 *Ibid.*, p. 25.

29 *Ibid.*, p. 51-53.

30 Himanshu Bhayan, « Indian Navy revives 1971 war memories », *Business Standard*, 5 novembre 2005.

31 Cf. <www.MaritimeIndia.org>.

stimuler, *a minima*, une réflexion au sein des organes de défense, le premier document doctrinal n'est publié par la Marine indienne qu'en 2004³².

Enfin, si l'éclatement politique de l'Inde fut un frein au développement de toute pensée stratégique navale, la volonté de préserver l'unité du pays fut également un obstacle à toute réflexion en la matière. La pensée gandhienne de non-violence qui a tant marqué la lutte pour l'indépendance et les valeurs défendues par Jawaharlal Nehru sur la scène internationale, ont souvent fait de l'Inde un pays pacifiste. Or, malgré ces valeurs et la volonté d'apaiser les tensions et les conflits, la violence s'exprimant au sein de la société indienne dénote une réalité contraire : les violences entre populations aboutissent, parfois, à des pogroms et à des actes terroristes. L'affrontement entre le gouvernement indien et les indépendantistes sikhs a, de nombreuses fois, abouti aux massacres de ces derniers ; et les violences entre hindous et musulmans ont également donné lieu à des pogroms dans certains États indiens, tel que celui du Gujarat³³. Enfin, la guérilla maoïste naxalite déstabilise la moitié du pays et constitue un risque de sécurité majeur depuis plus de 40 ans³⁴. L'assassinat d'Indira Gandhi ou encore celui de son fils Rajiv Gandhi sont le témoignage de ces violences politiques qui atteignent le plus haut sommet de l'État indien. À la suite de plusieurs attentats terroristes en 2011, le premier ministre indien, Manmohan Singh, a rappelé que les principaux défis sécuritaires indiens étaient intérieurs, faisant notamment référence à la rébellion naxalite. Il a en particulier souligné le besoin d'un « puissant effort collectif et coordonné » de l'ensemble de l'État fédéral et des États locaux pour lutter contre ces problèmes³⁵. Cette situation fait dire à l'ancien ministre de la Défense indien, Jaswant Singh, que l'Inde est incapable de dégager un « surplus de puissance militaire » ou de violence, vis-à-vis de l'extérieur, les problèmes intérieurs et frontaliers captant une large partie de l'attention des politiques et des organes de sécurité de l'État³⁶. Ainsi, le Pakistan, la Chine et la situation interne, semblent faire de la mer et des questions navales, des priorités secondaires, tant dans la réflexion stratégique que dans l'action politique.

32 Maritime Doctrine and Concept Center, *Indian Maritime Doctrine*, Bombay, Standard Press, 2004.

33 Christophe Jaffrelot, « Les violences entre hindous et musulmans au Gujarat (Inde) en 2002 : émeutes d'État, pogroms et réaction antijihadiste », *Tiers Monde*, 2003, t. 44, n°174, p. 345-368.

34 Raman Dixit, « Naxalite Movement in India: The State's Response », *Journal of Defence Studies*, vol. 4, n° 2, avril 2010, p. 21-35.

35 « La sécurité de l'Inde est «incertaine», selon le premier ministre Singh », publié le 16 septembre 2011, par l'AFP, <www.lapresse.ca/international/asi-e-oceanie/201109/16/01-4448365-la-securite-de-linde-est-incertaine-selon-le-premier-ministre-singh.php>, consulté le 26 mai 2012.

36 Jaswant Singh, *op. cit.*, p. 28

Ces premières analyses, qui aboutissent à l'absence de pensée stratégique navale peuvent paraître contradictoires avec un autre constat, celui de la multiplication de la flotte de combat indienne par plus de quatre en 50 ans³⁷. En effet, alors qu'en 1962, elle comptait 87 000 tonnes en pleine charge (tpc)³⁸, en 2012 ce chiffre dépasse 350 000 tpc. Cet effort, extrêmement significatif pour une marine peu engagée dans les conflits, interroge sur ses motivations. En réalité, le constat d'une absence de stratégie navale ne doit pas cacher les efforts indiens pour en développer une. En effet, depuis l'indépendance, une réflexion, d'inspiration étrangère, essentiellement anglo-saxonne, fait émerger progressivement les contours d'une stratégie navale indienne.

Toute réflexion sur la Marine indienne ne peut se faire sans la lecture des ouvrages de Kavalam Madhava Panikkar, en particulier *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. Son analyse des raisons qui ont amené l'Inde à être colonisée, ainsi que la stratégie maritime qu'il propose pour une Inde indépendante, montrent la profondeur de l'influence britannique sur les élites indiennes. Ce proche de Jawaharlal Nehru est un ardent militant pour la prise de connaissance, par les Indiens, de leur histoire maritime, et il ne manque pas de rappeler, dans chacun de ses ouvrages, que la mer a tout autant façonné l'Inde et les Indiens que la terre. Dans son *Histoire de l'Inde*, le premier paragraphe de son premier chapitre énonce que l'Inde « étant une péninsule triangulaire dont deux côtés sont baignés par l'océan Indien, elle a, dès les premiers temps de son histoire, manifesté un intérêt prédominant pour la mer »³⁹. Influencé par les écrits d'Alfred Mahan, Panikkar considère que l'histoire indienne démontre que les puissances maritimes sont supérieures aux puissances terrestres⁴⁰. En effet, pour lui la vulnérabilité de l'Inde face aux puissances maritimes réside dans son absence de contrôle de la haute mer. Les États indiens, comme l'empire des Cholas, qui furent des thalassocraties, n'ont jamais eu pour stratégie de contrôler l'océan Indien. Leurs forces navales étaient principalement destinées aux transports de troupes, à l'escorte, et surtout à la protection des côtes indiennes. Ainsi, contrairement à la logique européenne, le contrôle de la

37 La « *flotte de combat* » est constituée par les navires de guerre (patrouilleurs hauturiers, corvettes, frégates de 1^{er} rang et de 2nd rang, croiseurs, porte-avions et porte-aéronefs, sous-marins et chasseurs de mines), ainsi que par les navires de soutien (bâtiments de soutien logistique, pétroliers ravitailleurs, navires de transport stratégique).

38 La « *pleine charge* » d'un navire représente le poids du navire en sortant du chantier, plus la charge maximum qu'il peut transporter.

39 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, *op. cit.*, p. 15.

40 K. M. Panikkar, *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, *op. cit.*, p. 14.

haute mer ne fut jamais envisagé comme une stratégie par les différents empires indiens. À l'inverse, les navigateurs portugais se seraient considérés comme des « seigneurs des mers » ayant le droit de confisquer la marchandise de tout navire naviguant sans leur autorisation⁴¹. S'ils ont rencontré de fortes résistances lors de leur arrivée en Inde⁴², leur contrôle de la haute mer leur a permis de s'installer durablement dans la région. Tenant compte des leçons du passé, et s'inspirant des thèses mahaniennes et des leçons coloniales, Panikkar préconise un verrouillage de l'océan Indien par l'établissement de bases sur des îles à la position stratégique pour le contrôle des voies de communication maritimes. Il désigne les îles de Socotra, du Sri Lanka, ainsi que l'archipel d'Andaman et Nicobar⁴³, comme les éléments principaux de cette stratégie. Toutefois, réaliste sur les capacités d'une Inde indépendante, il comprend que son pays n'a ni les moyens financiers ni les moyens diplomatiques d'une telle entreprise ; il n'envisage donc un tel système de défense que dans le cadre du Commonwealth en coopération avec la puissance britannique. Aujourd'hui, la lecture de *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, est obligatoire pour tout officier de marine indien, et l'influence de ses écrits se retrouve dans de nombreux ouvrages doctrinaux. Il est le principal et probablement le seul intellectuel à avoir apporté un éclairage stratégique à l'histoire maritime de l'Inde.

L'Influence anglaise, observée dans les écrits de Panikkar, se poursuit après l'indépendance. En effet, l'Inde qui avait retrouvé sa souveraineté en 1947, n'a pas repris l'ensemble des commandements de sa Marine puisque, jusqu'en avril 1958, les principaux commandements de l'Indian Navy furent sous les ordres d'officiers britanniques, les derniers ne partant qu'en 1962. Cette présence se ressent dans le Outline Plan for the Reorganization and Développement of the Royal Indian Navy, groupe de travail devant établir les besoins et les modes d'acquisitions pour ce qui est encore la Royal Indian Navy au lendemain de l'indépendance. Lorsqu'il rend son rapport, un an plus tard, il prévoit un plan de réarmement pour quinze ans sous forte influence britannique. Ainsi, comme le préconise Panikkar, l'usage de la Marine indienne est vu, dès 1947, comme un supplétif de la Royal Navy dans la perspective d'un conflit mondial en ce début de Guerre froide⁴⁴.

41 K. M. Panikkar, *Asia and the Western Dominance, a Survey of Vasco Da Gama Epoch of Asian History 1498-1945*, London, G. Allen and Unwin, 1953, p. 29-34.

42 En 1521, une flotte portugaise est battue par celle du Gujarat au large de Chaul et, en 1528, les Portugais perdent 73 navires sur 80 lors d'une bataille au large de Bandrus.

43 K.M. Panikkar, *India and the Indian Ocean...*, op. cit., p. 15.

44 Admiral Satyindra Singh, *Blueprint to Bluwater-Indian navy*, p. 51, et HMSO Copyright Office, Norwich, MBI/G24, Lettre de Lord Mountbatten adressée à L.J. Callaghan, 31 août 1951, dans Jaswant Singh, *Defending India*, op. cit., p. 119.

Les influences coloniales ne concernent pas seulement les écrits de Panikkar ou encore les programmes d'armements, ils orientent également, sans déterminisme⁴⁵, la perception stratégique du gouvernement et ses décisions en matière de politique étrangère. La politique étrangère indienne semble guidée par la volonté de construire un cordon sanitaire autour de l'Inde afin d'empêcher l'implantation de régimes hostiles dans des pays de petite taille situés à sa proximité⁴⁶.

Même si Nehru fut le pourfendeur du colonialisme et un militant acharné contre la présence britannique en Inde, il réactiva, dès l'indépendance, la politique anglaise des États tampons ou *buffer states*, par le biais de protectorats, entre la frontière indienne et la Chine. Ainsi, en septembre 1949, il signa un traité avec le Bhoutan pour mettre sous tutelle indienne la politique étrangère bhoutanaise, renouvelant celui signé par l'administration coloniale en 1910⁴⁷. En mars 1950, l'Inde signa également un traité avec le Sikkim, faisant là aussi de ce micro-État un protectorat, autonome de l'Inde dans ses affaires intérieures, mais politiquement dépendant de New Delhi pour ses relations extérieures⁴⁸. La même année, New Delhi et Katmandou signèrent un traité de paix et d'amitié : même s'il n'établissait pas concrètement un protectorat sur le pays, il accroissait l'influence indienne dans la politique étrangère népalaise⁴⁹.

Cette politique, qui a débuté aux frontières himalayennes, s'est poursuivie dans l'océan Indien. Après le conflit sino-indien de 1962, le gouvernement indien décide de construire une base navale à Port-Blair, dans les archipels d'Andaman et Nicobar, base située au nord du détroit de Malacca, permettant de surveiller les navires naviguant dans la zone⁵⁰. Enfin, en 1987, lorsque l'Inde intervient au Sri Lanka comme force d'interposition entre les Tigres tamouls et les forces régulières, elle tente de s'imposer comme élément stabilisateur

45 Il est important de rappeler qu'en l'espèce la culture stratégique britannique influence plus qu'elle ne détermine les décisions du gouvernement indien.

46 Dans l'ouvrage de James R. Holmes, Andrew C. Winner *et al.*, *Indian naval strategy in the twenty-first century*, London, Routledge, 2009, p. 42-45, il est question d'une appropriation de la doctrine Monroe par les Indiens, rejetant ainsi toute intervention ou ingérence étrangère dans la sphère d'influence indienne.

47 Arch. MAE, Article II du *Treaty of Friendship Between the Government of India and the Government of Bhutan*, dossier 38 États princiers.

48 Arch. MAE, Note de l'ambassade de France aux Indes, 21 mars 1950, dossier 38 États princiers,

49 L'article V stipule « *the government of Nepal shall be free to import, from or through the territory of India, arms, ammunitions or warlike material and equipment necessary for the security of Nepal* ». Même si le traité ne déclare pas que ces approvisionnements ne peuvent qu'exclusivement transiter par le territoire indien, New Delhi l'interprétera comme tel par la suite.

50 Arch. MAE, Télégramme de l'ambassadeur de France aux Indes, Jean-Paul Garnier, n° 1063/AS, déjà cité.

de la région ; de manière encore plus significative, l'intervention en 1988 aux Maldives pour empêcher un coup d'État, montre que l'Inde apporte son soutien aux régimes de la région qui lui sont favorables. Aujourd'hui, dans les publications doctrinales de la Marine indienne on retrouve des éléments américains ou britanniques. Dans l'*Indian Maritime Doctrine*⁵¹, la Marine met en avant l'idée de maîtrise des voies de communication maritimes, à la fois dans le but de protéger son commerce et pour pouvoir interrompre celui de son adversaire⁵². Pour atteindre cet objectif, l'ouvrage met l'accent sur les capacités d'interventions, notamment sous-marines, au niveau des *choke points* ou des détroits stratégiques de l'océan Indien, à l'image de la puissance britannique⁵³. Enfin, l'ensemble de cette stratégie doit être destiné à livrer et à gagner la « bataille décisive » mahanienne⁵⁴.

Toutefois, le poids des influences anglo-saxonnes, profondes dans les représentations stratégiques indiennes, fut affaibli par la Guerre froide. En effet, l'une des conséquences de la politique du non-alignement fut la restriction des exportations d'armements par l'Angleterre et les États-Unis, Washington et Londres souhaitant un rapprochement plus clair de New Delhi en faveur du Bloc Ouest. En raison de ces limitations les Indiens se tournèrent progressivement vers l'URSS. La signature du contrat de vente de sous-marins soviétiques à l'Inde, en septembre 1965, marqua le tournant dans les politiques d'acquisition de la Marine⁵⁵. Ces premières importations d'armements, qui étaient le début d'une longue série, entraînèrent avec elles l'arrivée d'instructeurs russes afin de préparer les marins indiens à l'usage de leurs nouvelles armes. Ces échanges modifièrent certains modes de pensées et pratiques de l'Indian Navy par l'introduction de méthodes et de doctrines d'emplois des forces navales d'origines soviétiques. Le retrait des positions britanniques à « l'est de Suez » dès le début des années 1970, conjugué à la signature d'un traité de coopération indo-soviétique en août 1971, scella un lien entre les deux pays dont on voit encore les conséquences. Aujourd'hui, les officiers servant dans certaines spécialités navales, telles que l'arme sous-marine, utilisent des doctrines inspirées de la pensée stratégique soviétique, ce qui n'est pas le cas à bord de navires construits à partir de transferts de technologie britannique. Ainsi, si l'influence britannique s'est répandue au sein des élites indiennes par le biais de la colonisation, ici c'est la politique

51 Maritime Doctrine and Concept Center, *Indian Maritime Doctrine INBR 8*, Standard Press, Inde, 2009.

52 *Ibid.*, p. 93-94.

53 *Ibid.*, p. 95.

54 *Ibid.*, p. 93.

55 Admiral G. M. Hiranandani, *Transition to Triumph 1965-1975*, *op. cit.*, p. 34.

d'armements, issus de désaccords politiques, qui a fait entrer progressivement les modes de pensée soviétiques au sein de certaines armes navales⁵⁶.

166

L'Inde précoloniale et coloniale n'a pu développer de pensée stratégique maritime adaptée à l'Inde indépendante en raison, tout d'abord, d'une absence d'unité géographique et politique empêchant par conséquent de penser le territoire indien et la défense de ses intérêts comme un tout, mais également en raison de croyances religieuses faisant de la mer un lieu de souillure pour les hindous. Enfin, même si la puissance britannique fut un exemple historique de thalassocratie, tout régime colonial dépossédant les autochtones de leur politique étrangère et de leur défense, les Indiens n'ont donc pu développer un quelconque savoir-faire en la matière pendant plusieurs siècles. Toutefois, malgré un contexte stratégique depuis l'indépendance peu enclin à faire des forces navales un outil indispensable à la sécurité de l'Inde, une pensée stratégique maritime, d'inspiration britannique, est actuellement en gestation. Les publications doctrinales de l'Indian Navy depuis une dizaine d'années permettent de comprendre que cette lacune devient une source de préoccupation pour les plus hautes instances de la Marine.

Toutefois, la lecture de ces ouvrages interroge quant à la cohérence des choix stratégiques par rapport aux moyens à la disposition de la Marine. Pour faire de l'océan Indien un « lac britannique », l'Angleterre a dû occuper les principaux points de passages de l'océan Indien, verrouillant ainsi l'accès à la zone. Pour les Indiens il ne s'agit pas, bien évidemment, de mener une politique d'occupation de ces zones, toutefois ils veulent être en capacité de les sécuriser. Or, si l'Inde est aujourd'hui la principale puissance des pays riverains de l'océan Indien, elle n'est certainement pas la seule puissance de cet océan. La présence militaire américaine remplit déjà les missions que la Marine indienne souhaiterait faire siennes. De plus, l'accroissement des actes de pirateries dans le golfe d'Aden a servi de prétexte à d'autres pays, tels que la Chine ou le Japon, pour maintenir une présence permanente sur zone. Ainsi, en s'inspirant de la pensée stratégique étrangère, le défi pour l'Inde est de se l'approprier, en adaptant ses objectifs à ses moyens politiques et militaires, et non de l'imiter. En effet, l'océan Indien étant une zone mondialement stratégique, l'enjeu pour l'Inde n'est pas tant la sécurisation de ses intérêts maritimes que la dilution de sa puissance dans des rivalités navales qui l'éloigneraient de ses objectifs propres.

56 Gilles Boquérat et VAE (2S) Patrick Hébrard, *La Politique d'influence indienne dans l'océan Indien*, rapport n°43/FRS/Indien, 18 août 2009, p. 22.

LES CONCEPTIONS TERRESTRES ET NAVALES
DE LA DÉFENSE CÔTIÈRE :
DÉBAT STRATÉGIQUE POUR UNE MARINE CHINOISE
EN DEVENIR (XVI^e SIÈCLE)

Paola Calanca

Maître de conférences,

responsable du Centre de l'école française d'Extrême-Orient à Taïpei (Taiwan)

Au cours des années 1540-1560, les côtes orientales de la Chine – principalement les provinces du Zhejiang et du Fujian – furent la proie des *wokou* 倭寇, équipages pirates d'origine hétéroclite, actifs entre les îles japonaises et le continent chinois. Un siècle plus tard, entre 1644 et 1683, les habitants de ces mêmes rivages, ceux du Fujian en particulier, se retrouvèrent au centre des conflits de la transition dynastique Ming 明 (1368-1644) - Qing 清 (1644-1911) qui laissèrent la région exsangue. À la suite de ces deux secousses, le littoral fut définitivement intégré au discours sécuritaire de l'empire, jusque-là essentiellement axé sur les frontières septentrionales. Les enseignements tirés de la première confrontation et de ses conséquences aboutirent à la remise à plat du dispositif militaire établi au début de la dynastie Ming, et dont l'entretien avait souffert de l'incurie du gouvernement. Cette crise stimula également, au sein de l'élite dirigeante et de ses conseillers, d'intéressants débats sur les stratégies et les politiques à mettre en œuvre pour assurer la protection de ce nouveau front et le développement de forces navales performantes. Deux sujets se trouvèrent au centre des discussions : la politique dite de « prohibition maritime » (*haijin* 海禁), qui ne sera pas prise en compte dans cet article, et le choix de la doctrine à adopter, à savoir l'application d'une stratégie défensive à partir d'une ligne fixe, constituée par les rivages continentaux, ou la création d'une flotte aguerrie, censée intercepter l'ennemi avant qu'il ne débarque. C'est cette seconde approche qui fut, en théorie, privilégiée. Les auteurs de l'époque présentent en effet ces options dans l'ordre suivant : la « défense en mer » (*yu haiyang* 禦海洋), ou encore l'« arrêt de l'ennemi en pleine mer » (*fangdi yu hai* 防敵於海) ; la « consolidation du dispositif défensif du littoral » (*gu hai'an* 固海岸) ; et, pour finir, un « renforcement des ouvrages de défense des villes et des places

fortifiés » (*yan cheng shou* 嚴城守). Cette dernière ne constitua, en revanche, jamais une option à part entière : elle fut envisagée comme complémentaire aux deux premières.

168

À partir de la seconde moitié du xvi^e siècle, la marine revint ainsi sur le devant de la scène et l'espace maritime fut mieux considéré par le gouvernement chinois. Cet effort concerna avant tout les questions militaires, avec l'intégration définitive au territoire de l'empire de certaines îles stratégiques qui furent, au cours des décennies suivantes, dotées de bases navales. L'organisation territoriale des unités de l'armée profita aussi de cet élan : le commandement des troupes régulières, basé sur le système des garnisons, fut épaulé par la hiérarchie tactique, jusque-là surtout réservée aux régions frontalières du Nord, et dont les officiers étaient, du moins en théorie, recrutés en fonction de leurs compétences et non pas sur la base de leur statut héréditaire, comme c'était le cas pour les troupes régulières. Le littoral fut divisé en axes opérationnels qui permirent de resserrer les liens entre les différentes unités placées sous les ordres d'un seul homme, et favorisèrent une meilleure mobilité et une rapidité d'intervention accrue des soldats¹. Toutes ces mesures prouvèrent, un temps, leur efficacité. Qu'en fut-il, en revanche, de la flotte ? La réorganisation des escadres connut une nette amélioration et il en fut de même pour le travail de leurs équipages, plus particulièrement ceux qui assuraient le service de garde-côte. La composition des flottilles et l'entraînement des hommes furent rationalisés. Ceux qui participèrent à ces réalisations souhaitèrent, pour certains du moins, rétablir la puissance navale de leur pays. Il est probable néanmoins qu'ils l'envisagèrent non pas au sens politique de domination des mers – la situation géostratégique de la Chine n'était plus celle des xii^e, xiii^e, xiv^e et début xv^e siècles – mais comme une force de dissuasion et de contrôle des mers environnantes.

PUISSANCE NAVALE ET PUISSANCE MARITIME CHINOISES : RETOUR SUR IMAGE

Si l'on en croit Saint-John Perse,

[...] la Chine est certainement le pays le moins fait pour un homme de mer. Elle est terre de paysannerie et de petit artisanat, et l'immensité de son littoral ne change rien à son hostilité pour la mer. Le Chinois lui-même, qui n'aime pas la mer, ne peut vivre ou travailler sur l'eau qu'à la façon d'un paysan sur terre, familialement, avec ses lares et tout son attirail terrestre. Il édifie ses plus belles

1 Sur l'organisation et l'évolution militaire des Ming et du début des Qing, voir Paola Calanca, *Piraterie et contrebande au Fujian. L'administration chinoise face aux problèmes d'illégalité maritime (17^e-début 19^e siècle)*, Paris, Éditions des Indes savantes, 2011, p. 163-245.

jonques de haut bord comme une Arche pour le déluge, et dans ce même “bois d’aigle” dont on fait les cercueils d’apparat².

Cette idée, finalement assez répandue encore de nos jours, empêche de reconnaître à ce pays l’importance de la longue et brillante tradition navale qui fut la sienne, et fait oublier qu’entre le XII^e et le début du XV^e siècle, principalement sous les Song du Sud 南宋 (1127-1279) et les Yuan 元 (1271-1368), la cour fit de la marine un instrument de gouvernement : la Chine devint, à cette époque, une puissance maritime !³ « Les forces navales sont notre force et il ne faut pas les négliger », disait l’empereur Xiaozong 孝宗 (r. 1163-1189), et encore « Notre défense actuelle est constitué par le Yangzi 揚子江 (Changjiang 長江) et la mer [...]. Employer la marine, c’est utiliser notre arme la plus puissante pour attaquer l’ennemi »⁴.

Depuis la dynastie Song 宋 (960-1127 ; 1127-1279), la mer et l’ensemble des problématiques qui lui sont attachées furent en effet progressivement prises en compte dans les stratégies du gouvernement, aussi bien d’un point de vue militaire qu’économique⁵. C’est à partir de cette époque que la flotte fut graduellement

- 2 Saint-John Perse, *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 2^e éd., 1982, p. 887 ; Lettre à Joseph Conrad signée Saint-Léger Léger (Pékin, 26 février 1921), p. 885-889.
- 3 Au sujet des conditions géopolitiques et économiques qui furent à la base de ce développement, voir l’ouvrage de Jacques Dars, *La Marine chinoise du X^e siècle au XIV^e siècle*, Paris, Economica, coll. « Études d’histoire maritime », 11, 1992, ainsi que l’article de Lo Jung-pang, « The Emergence of China as a Sea Power during the Late Sung and Early Yüan Periods », *Far Eastern Quarterly*, XIV-4, 1954-1955, p. 489-503.
- 4 *Song huiyao gao* 宋會要稿 (*Recueil des institutions de la dynastie Song*, version provisoire), Shihuo 食貨 (Économie), chap. 50, p. 26 ; Chen Ke 陳克 *et al.*, *Dongnan fangshou libian* 東南防守利便 (*Les avantages de la défense des régions du Sud-Est*, 1131), Xuehai leibian, 3, p. 28-29. Cités par Lo Jung-pang.
- 5 Les sources de la dynastie Song 宋 (960-1279) attestent effectivement de cet élargissement de l’horizon marin : le *Récit illustré d’une mission diplomatique à Koryŏ pendant l’ère xuanhe* (1119-1126) (*Xuanhe fengshi Gaoli tujing* 宣和奉使高麗圖經), rédigé par Xu Jing 徐兢 (1091-1153) et présenté à l’empereur en 1124 ; Sally Church, « Conception of Maritime Space in Xu Jing’s *Xuanhe fengshi Gaoli tujing* », dans Angela Schottenhammer et Roderich Ptak (dir.), *The perception of Maritime Space in Traditional Chinese Sources*, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2006, p. 79-107 ; *En guise de réponse aux questions concernant les contrées au-delà des passes* (*Lingwai daida* 嶺外代答) de Zhou Qufei 周去非 (1135-1189) qui y consigna (chap. 2 et 3) les renseignements sur les pays étrangers recueillis auprès des navigateurs présents dans le port de Canton (traduit par Almut Netolitzky en 1977, *Das Ling-wai tai-ta von Chou Ch’ü-fei, Eine landeskunde Südchinas aus dem 12. Jahrhundert*, Münchener ostasiatische Studien, Band 21, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag GMBH) ; la Relation sur les pays étrangers (Zhuhan zhi 諸蕃志, 1250) de Zhao Rugua 趙汝適 (1170-1228), inspecteur des douanes à Quanzhou 泉州, qui reprend pour beaucoup les notices du texte précédent (traduction de Friedrich Hirth et William Woodville Rockhill, *Chau-Ju-Kua: His work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries*, Cheng-Wen Publishing Company, 1967, reprise et

organisée sur des bases permanentes, en particulier après la défaite de 1127 qui sonna le glas des Song du Nord 北宋 (960-1127). Avec l'arrivée des envahisseurs étrangers – d'abord les Jin 晉, puis les Mongols à partir des années 1230, les forces navales furent amenées à jouer un rôle grandissant au sein de la défense territoriale. Selon les témoins qui participèrent à la gestion du pays pendant ces années difficiles, la cour envisagea dès le début du XII^e siècle l'adoption d'une politique navale forte et ses escadres étendirent leur contrôle jusqu'au Japon et la Corée⁶. Sur le plan économique, le commerce maritime fut encouragé afin de soutenir les efforts de paix et de guerre qui caractérisèrent l'ensemble de cette période dynastique, dominée par une insécurité permanente. Le gouvernement Yuan poursuivit cette politique et, comme son prédécesseur, tira profit du commerce maritime par l'instauration de monopoles et de taxes diverses sur les produits d'importation. Il sut par ailleurs exploiter l'avance navale chinoise pour lancer d'importantes expéditions contre le Japon (1274 et 1281), la Birmanie (1277, 1283 et 1287), le Champa (1283), l'Annam (1285 et 1287), les Ryūkyū (1291-1292) et Java (1293). Entre le X^e et le XIV^e siècle, la marine joua ainsi un rôle moteur dans l'évolution aussi bien économique que militaire tout en soutenant l'action de la cour. Au cours de cette période, la Chine devint une puissance maritime et le resta jusqu'aux premières décades du XV^e siècle. Par la suite, l'importance de sa flotte diminua, et il en fut de même de l'influence de ses partisans auprès des souverains. Seul le secteur privé, très dynamique, poursuivit outre-mer sa croissance, et finit par occuper une place prépondérante sur les marchés asiatiques.

La dynastie Ming, présentée le plus souvent comme une époque de régression sur le front maritime, apporta toutefois d'importantes contributions dans ce domaine, principalement au regard de la protection de la ligne côtière. À partir de la fin du XIV^e siècle, en effet, son fondateur, Zhu Yuanzhang 朱元璋 (1328-1398, r. 1368-1398), adopta, en réponse à la menace des pirates japonais (*wokou*)⁷ et chinois, une politique de défense maritime (*haifang* 海

annotée dans les années 1990 par Han Zhenhua 韓振華, Hong Kong, Centre of Asian Studies Occasional Papers and Monographs, 2000). Sous les Yuan 元 (1271-1368) et les Ming, d'autres ouvrages vinrent s'ajouter à cette liste, dont probablement l'une des premières cartes du littoral, incluse dans l'*Atlas de Chine* (*Yutu* 輿圖) de Zhu Sibei 朱思本 (1273-1337), compilée autour de 1320 (Walter Fuchs, « The 'Mongol Atlas' of China by Chu Ssu-pen and the Kuangyu t'u », *Monumenta Serica*, Monograph series 8, Pei-ping, 1946).

6 Lo Jung-Pang, « The Emergence of China as a Sea Power during the Late Sung and Early Yuan Periods », art. cit., p. 491.

7 Au XIV^e siècle, les *wokou* étaient essentiellement des Japonais, parfois accompagnés de quelques Coréens, tandis que dans les années 1540-1560 il s'agissait de flottes aux équipages cosmopolites – Japonais, Coréens, Portugais, etc. –, comprenant une majorité de Chinois, dont étaient issus les meneurs les plus importants.

防)⁸. À y regarder de plus près, ces mesures concernèrent l'ensemble du littoral : établissement d'un dispositif opérationnel censé protéger les rivages et les eaux adjacentes, comprenant la constitution et l'entretien d'une flotte ; restriction du commerce maritime au sein du système tributaire ; promulgation de règlements censés contrôler les populations ainsi que leurs activités (*haijin*), dont l'objectif était d'éviter d'éventuelles collusions avec un ennemi posté au large ou venant de l'étranger. Elles ne prévoyaient, en revanche, aucune projection de l'action de la marine à l'étranger, comme cela avait été le cas sous la dynastie mongole. Les textes sont clairs à ce sujet, comme l'attestent, par exemple, les instructions de Zhu Yuanzhang rapportées dans les *Chroniques véridiques de la dynastie Ming* :

[...] en ce qui concernait les pays du Sud (Man 蠻) et de l'Est (Yi 夷) situés Outremer, s'ils menaçaient la Chine, il n'était pas possible de ne pas les réprimer, mais dans le cas contraire, il ne fallait pas lever des troupes contre eux. Les anciens disaient : 'l'expansion territoriale ne permet pas de sauvegarder la paix. Perturber le peuple amène le désordre'. L'empereur Yang 楊 de la dynastie Sui 隨 [581-618], par exemple, leva des troupes contre les Ryukyu 琉球, tuant son peuple, brûlant ses palais et ses habitations, et faisant plusieurs milliers de prisonniers. Il obtint certes le territoire, mais ne réussit même pas à se procurer ce dont il avait besoin. S'il subjuga la population, il ne put l'employer. Ainsi faisant, il apporta les troubles aussi en Chine et fut ridiculisé dans les livres d'histoire. Mon impression est que les différents petits pays des Man et des Yi sont séparés de la Chine par des montagnes, par la mer ou éloignés dans des endroits perdus, et ils ne posent ainsi aucun danger à notre pays. Je ne les attaquerai certainement pas. Seuls les Hu 胡 et les Rong 戎 du Nord-Ouest ont représenté pendant des générations un danger. Il faut ainsi que nous nous prémunissions efficacement contre eux⁹.

Tels furent donc les principes sur lesquels fut basée la politique étrangère des Ming. Le souverain prôna une politique de non intervention dans les royaumes d'Asie du Sud-Est et le retour à une formule ancienne, représentative de la gestion traditionnelle des relations de la Chine avec ses voisins, qui prévoyait « souplesse envers les populations lointaines [et] générosité envers les populations proches »

8 Ce terme se retrouve déjà dans l'*Histoire de la dynastie Song*, rédigée entre 1343 et 1346 sous les Yuan (1279-1368), mais ne semble pas avoir été employé dans les textes statutaires de cette époque [*Song shi* 宋史, Tuotuo (Toghto) 脫脫 (éd.), Pékin, Zhonghua shuju, 1977, vol. 3, j. 47, p. 933 ; vol. 35, j. 407, p. 12295].

9 *Ming shilu* 明實錄 (*Chroniques véridiques de la dynastie Ming*), Taipei, Zhongyang yanjiuyuan lishi yuyan yanjiusuo, 1966, vol. 3, chap. 68, p. 1277-1278 : entrée datée des 7^e-8^e mois de la 4^e année du règne Hongwu.

(*rouyuan neng'er* 柔遠能邇)¹⁰. Même dans le cas du Japon, pays avec lequel les problèmes étaient les plus épineux, le gouvernement préconisa, au début, une « politique de conciliation » (*huairou zhengce* 懷柔政策), tout en dotant la façade maritime d'une protection militaire. Cette politique fut poursuivie par l'ensemble des souverains Ming et Qing. Les sept expéditions (1405-1433) de Zheng He 鄭和 (1371-1433)¹¹, commanditées par l'empereur Chengzu 成祖 (1360-1424 ; nom de r. Yongle 永樂 ; r. 1402-1424), n'infléchirent pas cette tendance¹². Le pouvoir naval fut cantonné à la sauvegarde des frontières du pays.

Bien que modeste envers l'étranger, cette politique était assez ambitieuse en matière de défense nationale. Les règlements envisageaient en effet de couvrir la bande littorale d'un dispositif apte à protéger les agglomérations et les

10 *Mao shi zhengyi* 毛詩正義 (*Commentaire du Livre des Odes de Mao*), Beijing Daxue chubanshe, « Shisan jing zhushu, vol. 4-6, Pékin 2000, ch. 17/4, p. 548 ; *Chunqiu Gongyang zhuan zhushu* 春秋公羊傳注疏 (*Commentaire de Gongyang au Printemps et Automnes*), Beijing Daxue chubanshe, « Shisan jing zhushu », vol. 21-22, Pékin, 2000, 10^e année du règne du duc Ding de Lu, chap. 56, p. 2147-2148.

11 Zheng He, originaire d'une riche famille musulmane du Yunnan 雲南, fut chargé pendant les règnes Yongle 永樂 (1403-1424) et Xuande 宣德 (1426-1435) d'organiser sept voyages vers les mers occidentales. Sa carrière débuta en 1382, lorsque les troupes Ming achevèrent la conquête de sa province natale. Fait prisonnier, il fut choisi pour devenir eunuque et fut attaché au service du prince Zhu Di 朱棣, futur empereur Taizong 太宗. Compagnon du jeune prince dans toutes ses expéditions, la dernière en date étant l'« usurpation » du trône dynastique, il fut dignement récompensé pour sa fidélité lorsque le prince prit le pouvoir. Sa flotte, composée des fameux « navires précieux » (*baojian* 寶艦), atteignit Djedda (port de la Mecque) en passant par l'Asie du Sud-Est, l'Inde, Ormuz et Aden.

12 Ces expéditions s'inscrivent dans le prolongement d'une diplomatie ambitieuse en direction des pays du Sud-Est asiatique, mise en place par le fondateur de la dynastie qui souhaitait rétablir le prestige de la Chine après la phase de domination mongole et contrôler les activités marchandes. Il semble ainsi raisonnable de les placer dans l'optique diplomatique et commerciale : étendre le rayonnement du pays et assurer l'approvisionnement de la cour en produits exotiques. Pour cela, il fallait garantir la libre circulation et la sécurité le long des routes maritimes, d'où le déploiement militaire qui les accompagna. Les interventions menées par Zheng He à Palembang, Samudra-Pasai, Malacca et le long de la côte septentrionale de Java, pourraient être interprétées comme une volonté de la cour de garantir le commerce maritime dans cette zone. Le gouvernement aurait en effet pu envisager la mise en place d'un réseau marchand triangulaire Chine-Ryûkyû-Malacca (ou Asie du Sud-Est). Les documents officiels relatifs à ces voyages ayant disparu, les sources actuellement disponibles ne permettent pas d'aller au-delà des suppositions. Des relations privilégiées avaient été établies avec le royaume des Ryûkyû qui deviendra un important centre de transbordement au cours du xv^e siècle.

Ces expéditions affirment de toute évidence la suprématie ou la volonté de suprématie de la Chine en Asie, mais pas au sens d'une domination politique, et encore moins d'une volonté de maîtriser l'espace maritime : la puissance navale chinoise n'a aucune aspiration expansionniste outre-mer.

activités du bord de mer, ainsi que les zones stratégiques. Suivant leur degré d'importance, ces endroits furent dotés de garnisons, de fortins, de terrasses ou tours de signalement et de guet, de batteries, et de postes de contrôle. Les principales localités disposèrent également d'un corps de marine et de vaisseaux censés patrouiller dans les eaux riveraines¹³. Ce maillage fut amélioré au cours des siècles – au début du xv^e siècle avec l'installation d'avant-postes navals et au cours de la seconde moitié du xvi^e avec l'établissement de bases militaires stables sur les îles proches de la côte –, mais eut surtout beaucoup à souffrir de la négligence du gouvernement et de la faiblesse du budget qui lui fut alloué, avec des conséquences très néfastes sur l'entretien des ouvrages et des équipements, ainsi que pour l'entraînement des troupes. Ce n'est pas le lieu ici de retracer l'historique de la défense maritime à l'époque Ming, mais d'en souligner les aspects novateurs, et plus particulièrement l'irruption d'un discours sécuritaire à ce sujet. Celui-ci se développa en réponse aux événements qui bouleversèrent le littoral dans les années 1540-1560. Pour la première fois, la Chine était directement menacée depuis la mer. Cette donne rappela aux gouvernants le caractère frontalier de ces régions que les années de paix avaient amené à négliger. D'importants débats s'engagèrent alors au sujet de la politique à adopter pour sécuriser ce « nouveau » front. L'ampleur des dégâts et le coût des investissements consentis pour ramener la paix sur le littoral portèrent les discussions sur le terrain militaire et non plus seulement politique (prohibition maritime). Toutefois, malgré l'intensité des débats, aucun changement significatif ne vint bouleverser les pratiques navales au sortir de cette période.

LES FAITS : LE LITTORAL AU CŒUR DE LA TOURMENTE (1540-1560)

Au cours du xvi^e siècle – époque d'expansion – les habitants des provinces méridionales étaient de plus en plus impliqués dans le commerce illégal avec l'outre-mer. Le cadre restrictif du système tributaire qui limitait le nombre des transactions, des personnes associées et des délais écoulés entre deux ambassades, n'était en effet plus apte à soutenir la demande des Chinois, ni celle des autres marchés asiatiques. Les premiers désordres apparurent suite à un retour à la stricte application de la politique de prohibition du commerce extérieur qui avait été, au cours des deux premières décennies du siècle, quelque peu assouplie. Ils se produisirent dans un contexte international des plus stimulants : essor

13 Dès 1370, des forces navales sont établies dans vingt-quatre garnisons, disposant chacune de cinquante navires. Une vingtaine d'années plus tard, chaque compagnie et poste de police des garnisons du littoral furent également équipés de deux navires : *Ming shi* 明史 (*Histoire de la dynastie Ming*, 1739), comp. Zhang Tingyu 張廷玉 *et al.*, Pékin, Zhonghua shuju, 1984, vol. 8, chap. 91, p. 224-344.

du trafic d'argent¹⁴, évolution des missions tributaires et instabilité politique japonaises, fermeture des ports coréens aux navires japonais¹⁵, arrivée des Portugais, des Espagnols, etc. L'économie locale, surtout dans les provinces du Sud-Est dépourvues de plaines cultivables, évoluait de plus en plus en interaction avec le commerce maritime, autochtone et étranger. En 1529, le gouvernement décida de fermer le bureau des douanes de Ningbo 寧波 en raison des troubles et des violences apparus au cours du conflit qui avait éclaté entre deux ambassades japonaises antagonistes et dans son prolongement¹⁶.

174

Aux dires de certains témoins, cette fermeture, au lieu de ramener le calme, aurait incité certaines grandes familles de la côte à convoiter les bénéfices du commerce maritime, et à s'impliquer dans des activités de contrebande. Protégés par leur statut, leurs représentants purent contourner les lois tout en s'y référant lorsque leur sécurité l'exigeait. Certains d'entre eux profitèrent ainsi de leurs bonnes relations avec l'administration locale pour ne pas honorer leurs dettes auprès des contrebandiers installés dans les îles au large du littoral. Les premiers assauts contre des hameaux ressemblèrent effectivement à des règlements de comptes, car ils visèrent les propriétés de ces clans. La répression et l'intransigeance du représentant envoyé par le gouvernement, d'une part, et la détermination, voire l'opiniâtreté, des marchands et des contrebandiers à poursuivre leurs activités, d'autre part, finirent par déclencher une crise bien plus grave : un nombre croissant d'individus rejoignit les rangs des assaillants, dont l'action devint dévastatrice pour le littoral et sa population. De sporadiques et limitées à l'origine, les échauffourées se transformèrent en opérations belliqueuses et durables : de 1553 à 1557, au Jiangnan 江南 et au Zhejiang 浙江, à partir de 1558 et jusqu'en 1563, au Fujian¹⁷. Ce déplacement du pôle principal de confrontation vers le sud fut la conséquence de la politique à court

14 Au cours des années 1520, des gisements d'argent furent, par exemple, découverts à Iwami 石見, dans la partie occidentale de l'île de Honshu 本州. Les systèmes monétaires de la Chine et du Japon étant intrinsèquement liés, cette nouvelle fournit une raison supplémentaire aux contrebandiers pour développer leurs activités.

Au sujet de cette interdépendance et de l'évolution du système monétaire en Chine, voir Richard Von Glahn, *Fountain of Fortune. Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, Berkeley, University of California Press, 1996.

15 Leur fermeture verrouillait l'un des accès des Japonais au marché chinois, offrant de nouvelles perspectives d'enrichissement aux marchands de ce pays et aux Portugais : voir *Fountain of Fortune...*, *op. cit.*, p. 114-117.

16 Au sujet des *wokou*, voir l'ouvrage de So Kwan-wai, *Japanese piracy in Ming China during the sixteenth century*, Ann Arbor, Michigan State University Press, 1977.

17 Chen Maoheng 陳懋恒, *Mingdai Wokou kaolüe 明代倭寇考略 (Les Wokou à l'époque Ming)*, Pékin, Renmin chubanshe, 1957, p. 47-128. Comparé aux autres provinces côtières, le Guangdong fut peu touché par les incursions des Wokou.

terme du gouvernement et de ses représentants qui renforcèrent la défense côtière autour du Yangzi et du Qiantang 錢塘江 sans déployer simultanément les mêmes efforts dans les circonscriptions plus méridionales.

Si ces événements laissèrent une marque durable dans la conscience des Chinois, ils constituèrent un point de rupture dans l'histoire de leur défense maritime. Ils montrèrent d'abord la déliquescence des unités militaires stationnées le long du littoral, voire de la présence étatique dans ces mêmes régions. Ils persuadèrent l'élite politique qu'il fallait repenser l'action du gouvernement dans ces régions et remettre à plat l'organisation et les stratégies mises en œuvre jusque-là.

STRATÉGIES ET RÉALITÉS

Le dispositif mis en place au début de la dynastie reposait sur une approche terrestre de la défense maritime, où les fortifications du littoral et la préparation des troupes continentales prédominaient largement sur celles des forces navales (*shuishi* 水師), les unités de ces dernières étant néanmoins astreintes à effectuer des tours d'inspections en mer. Ce système s'appuyait sur la consolidation de la protection de la ligne côtière, choix tactique que de nombreuses personnes défendirent encore au *xvi^e* siècle. Les expéditions de Zheng He contribuèrent à maintenir en activité cette organisation, ainsi qu'à former des équipages aptes à la navigation et au combat. L'arrêt de ces voyages et les longues années de paix qui suivirent détournèrent l'attention du gouvernement des rivages, dont la gestion fut dès lors négligée et les compétences nautiques des hommes de la flotte furent en partie perdues¹⁸.

¹⁸ En réalité, ce fut l'ensemble de l'organisation de l'armée qui connut un déclin dès le *xv^e* siècle. Celle-ci reposait sur le système des garnisons (*weisuo* 衛所), unités de base dont les effectifs étaient fournis héréditairement par les foyers militaires (*junhu* 軍戶), à raison d'un mâle par génération. Ceux-ci étaient également astreints à répondre aux appels des unités dont ils dépendaient et il leur incombait de pourvoir à 30 % de l'équipement requis, le reste étant à la charge de la population civile. L'inscription de ces familles sur les rôles de l'armée s'était effectuée sur une grande échelle, avec l'incorporation forcée de nombreux civils. Ces pratiques coercitives, ajoutées à toutes sortes d'abus commis par les officiers à l'encontre des simples soldats, avaient très vite incité nombre d'entre eux à désertir. Le censeur Li Kui 李奎 rapportait, par exemple, que les fonctionnaires du littoral étaient nombreux à détourner à leur profit les rations des hommes d'armes qui, acculés à la misère, se livraient alors au pillage et à la contrebande. Lorsque se profila la crise des années 1540-1560, les garnisons de la côte ne disposaient plus que d'un dixième environ de leurs effectifs et ceux qui restaient étaient affectés à d'autres tâches que celles pour lesquelles ils étaient payés. La flotte ne se portait pas mieux : les embarcations employées lors des combats avaient, pour la plupart, été louées ou achetées aux civils.

Au moment de la crise des *wokou*, stratèges et commandants compétents étaient tous acquis à l'idée que seules des interventions au large des côtes étaient efficaces. Zheng Ruozeng 鄭若曾 (1505-1580)¹⁹ débutait le chapitre 12 de son *Précis de défense maritime* (1561-1562), réservé aux tactiques, en exposant les raisons qui justifiaient le choix d'une telle doctrine. Le propos initial de Hu Zongxian qu'il cite, est très clair à ce sujet :

[...] le système mis en place pour protéger la mer s'appelle 'défense maritime'. Comme son nom l'indique, elle n'est convenable que si elle [s'organise] au large. Il en va de même pour la défense fluviale qui doit se planifier depuis le cours des fleuves et des rivières. Il s'agit là de principes établis²⁰.

176

Seulement, pour qu'une telle doctrine puisse être mise en pratique, il fallait disposer d'une flotte bien équipée et entraînée. Ce qui fut rarement le cas ! Au milieu du XVI^e siècle, si l'on en croit les propos de Tang Shunzhi 唐順之 (1507-1560), qui participa aux combats contre les pirates à la fin des années 1560 en qualité d'observateur du gouvernement central, la situation était telle que même parmi les décideurs, rares étaient ceux qui avaient une connaissance de la mer : « les fonctionnaires civils ne prennent pas la mer, tandis que les commandants militaires fuient les risques et n'osent s'aventurer sur l'eau »²¹. Cette ignorance et cette couardise étaient anciennes et remontaient à la seconde moitié du XV^e siècle, lorsque même les avant-postes établis sur les îles au début de la dynastie avaient été ramenés sur le continent, livrant ainsi ces endroits aux pirates qui y trouvèrent refuge, ou les transformèrent en bases à partir desquelles ils lancèrent leurs attaques²². Aussi, lorsqu'il

19 Zheng Ruozeng était natif de Kunshan 崑山 (Suzhou, Nan Zhili) et son père, contrairement à la tradition familiale tournée vers les lettres, s'était engagé dans des activités commerciales. Il travailla de longues années comme conseiller militaire dans l'état-major de Hu Zongxian 胡宗憲 (1511-1565).

Hu Zongxian était originaire de Jixi 績溪 (Huizhou 徽州, Nan Zhili) et obtint son titre de docteur en 1538. À partir de 1554, il participa activement à la lutte contre les *wokou* au Zhejiang, puis fut responsable de la défense côtière l'année suivante. En 1556, il fut nommé commandant suprême du Nan Zhili, du Zhejiang et du Fujian, et occupa ce poste pendant plus de six ans. En 1560, il fut, avec d'autres, accusé de détournement de fonds, puis à nouveau en 1565, ce qui lui valut d'être emprisonné pour corruption (*Ming shi* : vol. 18, j. 205, p. 5410-5415).

20 *Chouhai tubian* 籌海圖編 (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), comp. Zheng Ruozeng 鄭若曾, Pékin, Zhonghua shuju, 2007, chap. 12, p. 763.

21 *Ibid.*, ch. 12, p. 764.

Tang Shunzhi était natif de Wujin 武進 (Changzhou 潮州, Nan Zhili) et obtint le titre de docteur en 1529. Essayiste et critique littéraire de renom, il mena de pair, avec cette activité d'écriture, une excellente carrière officielle au cours de laquelle il participa à la lutte contre les *wokou*. Ses écrits, au sujet de cette dernière tâche, témoignent avant tout de sa frustration face à l'impréparation de l'armée et à ses graves échecs face à l'ennemi (*DMB* : 1252-1256).

22 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 764.

fallut redoubler d'efforts pour enrayer l'avancée des *wokou*, l'élite et les conseillers de la cour proposèrent-ils trois approches différentes, bien que le plus souvent complémentaires : une donnait la prééminence à la stratégie d'intervention au large du continent (*yu haiyang*), une deuxième à celle qui s'appuyait sur la consolidation de la ligne défensive du littoral (*gu hai'an*), et une dernière préconisait l'application concomitante des deux en y ajoutant le « renforcement des dispositifs de défense des villes et des ouvrages fortifiés » (*yan chengshou* 嚴城守). Dans l'absolu, tous reconnaissaient l'importance de la première.

Le choix entre ces trois options semble, en réalité, relever plus des situations locales et de l'état des unités militaires qui devaient affronter l'ennemi que de la personnalité de leurs adeptes, même si pour certains la carrière menée avant qu'ils n'aient rejoint leur poste sur la côte ait pu les influencer dans leur choix tactique. Les observations de Tan Lun 譚綸 (1520-1577)²³, un des plus brillants stratèges de l'époque, illustrent très bien ce propos :

Ceux qui discutent aujourd'hui des affaires maritimes ont constamment à la bouche la "défense de la ligne côtière", [tandis qu'] il vaudrait mieux affronter la menace en mer. En réalité, la mer est un espace sans limites. Alors, par où faut-il [commencer] la défense ? Depuis que les calamités se sont abattues [sur le littoral], jamais une seule de nos unités n'a réussi à anéantir [l'ennemi] en mer pas plus qu'à le contraindre de s'en retourner d'où il était venu. Quand bien même il nous arrive de forcer son chemin, une à deux fois sur dix, ces incidents ne sont nullement susceptibles d'entamer ses ambitions, ils sont justes semblables aux coups de vent. Par contre, sur terre, il est possible de l'anéantir complètement et de l'empêcher de revenir piller nos territoires. L'impact des combats à terre et en mer est bien différent²⁴ !

Cette appréciation est intéressante, car elle va à l'encontre de l'idée, reprise par Zheng Ruozeng, qui semble avoir été émise au début de la crise, et qui voulait que les Chinois fussent plus performants sur mer que sur terre. Les représentants de différents bureaux de la capitale réunis en conseil, à une date non précisée, étaient, en effet, arrivés à la conclusion, après examen

23 Tan Lun était originaire de Tanfang 譚坊 (Yihuang 宜黃, Jiangxi) et obtint son titre de docteur en 1544. Sa biographie est souvent associée à celle de Qi Jiguang avec qui il collabora étroitement, aussi bien dans les provinces sud-orientales que plus tard sur la frontière septentrionale.

24 *Chouhai tubian* (Précis de défense maritime, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 770-771.

des batailles des années précédentes, que la victoire contre les *wokou* était à chercher dans des combats navals²⁵.

Un des plus farouches défenseurs de l'option maritime fut Yang Bo 楊博 (1509-1574)²⁶, un éminent président du ministère des Armées (1555, 1558, 1559-1566), où il accomplit presque toute sa carrière, le plus souvent occupé par les affaires relatives aux provinces frontalières septentrionales. Les recommandations et suggestions qu'il proposa se rattachent d'ailleurs à la tradition tactique appliquée dans le nord du pays, comme il le dit lui-même dans l'un de ses textes :

La meilleure politique en matière de pacification des *wokou* n'exige pas des combats acharnés au bord de la mer, mais l'interception de l'ennemi au large, comme cela se pratique dans le Nord à l'encontre des peuplades Di 狄, où les efforts se concentrent sur la défense de la frontière éloignée et non pas la plus rapprochée, afin de frapper l'ennemi avant qu'il ait pu déclencher son attaque²⁷.

Il vantait, comme tant d'autres, le système mis en place au début de la dynastie qui prévoyait des services de garde-côte effectués en alternance²⁸. Il est d'ailleurs probable que, par l'expression « assurer la défense en mer » (*yu haiyang*), les stratèges et les chroniqueurs de l'époque entendaient, le plus souvent, l'organisation des escadres devant patrouiller dans les eaux proches du littoral :

La répartition des vedettes [sur les différentes voies qui traversent l'espace maritime chinois] doit leur permettre de se regrouper pour prendre l'ennemi en tenailles, nos [troupes] doivent conserver une parfaite coordination de la tête à la queue de leur disposition, de sorte que les pirates se retrouvent par surprise attaqués entre deux feux, rendant ainsi intenable leur position. Ces derniers

25 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 765-766. Cette opinion reposait vraisemblablement sur l'analyse des événements au début de la crise des *wokou*, lorsque l'organisation de l'armée sur le littoral était complètement négligée et inopérante, en raison des désertions, de l'état délabré des ouvrages défensifs et du manque de matériel. Les pirates ravageaient alors le littoral et leurs flottes remontaient le cours des fleuves sans rencontrer de réelle résistance, si ce n'est celle de la population. Les commandants envoyés à la rescousse découvraient en effet « des postes de commandements non attribués, des terrasses et des redoutes non réparées, un équipement incomplet » [Qi Jiguang 戚繼光, *Jixiao xin shu* 紀效新書 (*Nouveau traité de règlements militaires*), Pékin, Jiefangjun chubanshe, Zhongguo bingshu jicheng 18, 1995, chap. 17].

26 Yang Bo était originaire de Puzhou 蒲州, au Shanxi 陝西 et obtint son titre de docteur en 1529.

27 *Dengtan bijiu* 登壇必究 (*Les clés des honneurs*, 1599), comp. Wang Minghe 王鳴鶴, in *Xuxiu Siku quanshi* 續修四庫全書, Shanghai, Shanghai guji chubanshe, 1997, vol. 961, chap. 39, p. 703.

28 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 765.

temps, en raison de la désaffection des avant-postes navals, les patrouilles ne furent plus en mesure de se rassembler et les bandits n'eurent plus rien à craindre²⁹.

Ils n'ont, en revanche, jamais envisagé d'armer des escadres pour des opérations outre-mer. Même un auteur tel que Mao Kun 馬坤, natif du bas-Yangzi et familier des activités maritimes, mettait en garde contre des expéditions téméraires, loin de tout appui logistique. Pour appuyer ses dires, il citait en exemple la terrible débâcle de la flotte chinoise à l'époque mongole, lorsque quelques 10 000 hommes furent engloutis par les flots, en face de l'île Kyūshū 九州, au Japon³⁰.

Les promoteurs de la tactique préconisant des actions au large du continent résumaient quelques points qu'il fallait retenir en vue de son application. Ils mettaient d'abord en évidence le fait que les soldats montraient plus de courage en mer qu'à terre et en donnaient quatre raisons : se trouvant dans l'impossibilité de faire marche arrière, les hommes étaient prêts à se battre à mort et ne cherchaient pas à s'échapper pour éviter une éventuelle mort au combat ; les gros navires de type *mengchong* 朦艚, construits sous le règne Hongwu (1368-1398), étaient particulièrement résistants et rendaient aisées les attaques contre les pirates ; de par leur tonnage et leur résistance, ils pouvaient être équipés avec des armes à feu qui permettaient de livrer bataille à l'adversaire et de l'incendier ; les réserves limitées en eau dont disposaient les pirates. Ce beau tableau était néanmoins quelque peu assombri par quatre aspects moins reluisants : comme ils ne recevaient pas de récompenses pour leur lutte contre les pirates, les soldats ne prenaient pas au sérieux leur travail ; il n'y avait personne pour vérifier et rapporter les faits ; le manque de gratifications les conduisait au relâchement ; la mer étant changeante, profits et pertes relevaient des conditions atmosphériques³¹.

Cette dernière observation constitue un des chevaux de bataille des partisans de l'option qui prônait le renforcement du dispositif sécuritaire du littoral, à commencer par Tan Lun, qui insistait effectivement sur le caractère hasardeux et périlleux du travail en mer ce qui rendait aléatoire l'issue des batailles contre les écumeurs :

29 *Huang Ming jinshi wenbian* 皇明經世文編 (*Recueil de textes sur l'administration de la dynastie Ming*, 1638), comp. Chen Zilong 陳子龍, Pékin, Zhonghua shuju, 1987, chap. 283, p. 2996.

30 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime, 1561-1562*), *op. cit.*, chap. 12, p. 768.

31 *Ibid.*, chap. 12, p. 766.

[...] l'immensité de l'océan rend extrêmement difficile le combat contre les bandits. Les pirates arrivent avec le vent et la marée quand ceux-ci leur sont favorables et, en conséquence, désavantageux à notre action. N'est-ce pas là une grande difficulté ? Lorsqu'ils repartent, ils profitent également de ces éléments propices. Nous en sommes [réduits] à guetter le moment qui nous sera le plus favorable pour partir à leur poursuite, ce qui nous oblige à les pourchasser toujours plus loin. Les rejoindrons-nous ? Même en admettant que nous y arriverons, il nous sera [ensuite] possible de rentrer avec le vent et la mer contraires ? [...] Les combats navals n'ont pas la même portée que les batailles terrestres³² !

Cette dernière remarque a été reprise par d'autres qui expliquaient que

[la répression] des bandits des montagnes et des pirates était dissemblable, car les premiers disposent de repaires où il est possible de semer le désordre et d'attaquer. Les seconds, au contraire, errent suivant les vents, parcourent facilement mille *li* et leur anéantissement s'avère très malaisé³³.

Yan Zhong 嚴中, un préfet qui semble s'être beaucoup intéressé à ces questions, alla même jusqu'à dire que

[...] ceux qui défendaient l'optique de la défense en mer n'en avaient aucune expérience personnelle, car s'ils en avaient eu une, ils en connaîtraient les difficultés qui entravent sa mise en application et préconiseraient la consolidation du dispositif du littoral, et qu'il s'agissait là d'un principe intangible³⁴.

Les partisans de cette tendance étaient, néanmoins, unanimes pour vanter les mérites de l'ancienne organisation militaire mise en place au début de la dynastie et préconiser le retour à son rétablissement, en particulier celui des avant-postes navals sur les îles au large du continent et la remise en état du service de garde-côte. Leur attention et leurs efforts se concentrèrent ainsi presque exclusivement sur l'entraînement d'une armée terrestre forte et sur la remise en état du système d'alerte le long de la côte. Qi Jiguang 戚繼光 (1528-1588)³⁵ fut l'un de ses plus

³² *Dengtan bijiu (Les clés des honneurs, 1599), op. cit.*, chap. 39, p. 704.

³³ Xu Xuequ 徐學聚, *Jiajing Dong-Nan ping Wo Tonglu 嘉靖東南平倭通錄 (Recueil de la pacification des wokou au Sud-Est à l'époque Jiajing)*, Zhongguo lishi wiliao yanjiu congshu, Shanghai, Shanghai shudian, 1982, p. 13.

³⁴ *Dengtan bijiu (Les clés des honneurs, 1599), op. cit.*, chap. 39, p. 706.

³⁵ Qi Jiguang était originaire de la garnison de Dengzhou 登州, au Shandong 山東. Une partie de sa carrière s'est déroulée sur la côte, de 1555 à 1568, où certains de ses subalternes ont également assumé de hautes charges au sein de l'armée. Il fut ensuite muté sur la frontière septentrionale, où il contribua à renforcer la défense (*Ming shi*, vol. 18, j. 212, p. 5610-5617). Il s'agit certainement d'un des généraux les plus vénérés des deux dernières dynasties. Des autels à sa mémoire furent érigés un peu partout le long du littoral, où il soutint avec ses

célèbres défenseurs et travailla de nombreuses années avec Tan Lun : ce dernier prônait les politiques à suivre depuis les bureaux de la haute administration provinciale et centrale ; le premier exécutait sur le terrain les directives ainsi décidées, souvent après les avoir lui-même suggérées. Qi Jiguang, comme Tan Lun, était convaincu de la supériorité des pirates sur les troupes, de même qu'il estimait insuffisantes les connaissances et la formation des équipages. Il commença sa carrière en héritant du statut d'officier de son père en 1544 et quelques dix ans plus tard il occupait son premier poste en relation avec la défense maritime, au Shandong. En 1556, il fut nommé au Zhejiang et travailla sur la côte sud-orientale jusqu'en 1567, c'est-à-dire après le retour de la paix sur le littoral. Ses traités servirent de base à la formation des officiers et des soldats jusqu'à la fin de la dynastie Qing. Bien qu'il ne traitât pas exclusivement des affaires relatives à la protection des rivages, l'auteur y résuma son expérience acquise en matière d'entraînement et de conduite des troupes lorsqu'il eut à lutter contre les *wokou*. Les instructions réservées aux troupes navales, qu'il définit dans son ouvrage *Nouveau traité de règlements militaires*, furent reprises et retranscrites, à la virgule près, dans bon nombre de traités postérieurs portant sur le sujet. Elles constituent vraisemblablement le premier essai de codification de l'organisation et du fonctionnement de la Marine chinoise³⁶.

Qi Jiguang y examinait la formation des unités, les pavillons et les étendards, l'équipage et les responsabilités de chacun de ses membres, le nombre de soldats nécessaire sur chaque navire, les armes utilisées à bord en fonction du type d'embarcation, les ancres, la fabrication des armes, les consignes à respecter par les membres de la flotte et leur entraînement, les ordres d'appareillage, ceux de mouillage, ceux à respecter pendant la navigation nocturne et lors d'un combat, et pour finir l'entraînement à terre des soldats des forces navales. En réalité, il s'agit d'un recueil d'instructions à suivre dans différents cas de figure, avec à chaque fois des précisions sur les sanctions en cas de négligence ou de faute. Fêré d'ordre et de discipline, il accomplit, au cours de son mandat sur le littoral, un réel effort de rationalisation des effectifs, des ouvrages et de l'équipement militaires, vaisseaux et armement des navires compris. Il instaura également un

troupes des combats contre les *wokou*. À son sujet, voir en particulier la collection d'ouvrages qui lui est consacrée, *Qi Jiguang yanjiu zongshu* 戚繼光研究叢書 (*Études sur Qi Jiguang*) éditée par la Zhonghua shuju (Pékin). Parmi les recherches plus anciennes, James F. Millinger, « Ch'i Chi-Kuang Chinese Military Official: A Study of Civil-Military Roles and Relations in the Career of a Sixteenth Century Warrior, Reformer, and Hero », 1968 ; Yan Chongnian (éd.), *Qi Jiguang yanjiu lunji* (*Recueil d'essais sur Qi Jiguang*), Beijing, Zhishi chubanshe, 1990, p. 220-224.

³⁶ Les textes statutaires de la dynastie Ming ne comportent en effet que peu de renseignements à ce sujet, sauf pour l'affectation des navires aux différentes unités stationnées sur le littoral.

entraînement spécifique aux hommes destinés aux vaisseaux, dont la formation de base resta néanmoins équivalente à celle dispensée aux troupes terrestres³⁷. Selon ses préceptes, le maniement des armes constituait le fondement sur lequel reposait la puissance d'une armée. C'est pourquoi l'ensemble des soldats devait s'y astreindre quotidiennement, indépendamment de leur affectation. Comment en effet combattre en mer s'ils ne savaient pas le faire à terre ? Et surtout, si les pirates pénétraient dans l'arrière-pays, comment ne pas abandonner les navires et engager un combat terrestre³⁸ ? Ainsi, en temps ordinaire, les soldats de la flotte s'entraînaient un jour sur deux, en alternant les exercices spécifiques à leur discipline et la formation dispensée à l'ensemble des troupes. Qi Jiguang n'était pas marin, bien qu'il fût originaire de Penglai 蓬萊, une localité située sur la côte septentrionale du Shandong constituant un des maillons du système défensif de cette province ainsi que de la mer Bohai 渤海. Donc, il fut certainement plus à l'aise au cours des opérations continentales, confiant les actions en mer à des officiers expérimentés dans ce domaine. Il laissa néanmoins entendre que la résolution de s'appuyer sur la tactique consistant à consolider la ligne du littoral fut dictée par l'impréparation des forces navales. Le temps manquait pour constituer des unités performantes, sachant combattre à terre et en mer, bien amarénées et connaissant les éléments naturels indispensables pour mener des expéditions au large des côtes. Devant composer avec ce dont l'État-major disposait, la défense terrestre eut la préférence, probablement aussi en raison du coût qu'un tel choix impliquait, beaucoup moins important que celui qu'eut entraîné la reconstitution d'une flotte.

Une situation de déliquescence frappait également les troupes stationnées le long de la côte, ce qui incita certains officiers et fonctionnaires à prendre en compte le troisième volet des mesures envisagées : le « renforcement des dispositifs de défense des villes et des ouvrages fortifiés ». Des hommes tels que Tang Shunzhi et Yu Dayou 俞大猷 (1503-1579)³⁹ estimaient que la lutte contre les *wokou*

37 Les statuts de la dynastie Ming ne préconisaient pas un enseignement particulier pour les soldats de la marine, mais un entraînement en mer avait été prévu dès le premier règne (1368-1398) : - *Ming huiyao* 明會要 (*Recueil des institutions de la dynastie Ming*, 1887), comp. Long Wenbin 龍文彬, Beijing, Zhonghua shuju, 1956, chap. 63, p. 1228. Sous le règne Jiajing 嘉靖 (1522-1562), des notes attestent de son existence, mais aucune information ne nous renseigne sur son contenu.

38 Qi Jiguang, *Jixiao xinshu*, chap. 12, p. 1103.

39 Yu Dayou était originaire de Jinjiang 晉江 (Quanzhou 泉州, Fujian) et passa avec succès l'examen doctoral militaire en 1535. Il est surtout connu pour sa contribution à la lutte contre les *wokou*. Outre d'excellentes capacités de commandement, il avait de bonnes connaissances littéraires. Pour lutter contre les pirates, il privilégiait les combats navals qui avaient l'avantage de tenir les pirates éloignés du continent. Il se fit également l'avocat d'un plus grand usage de l'artillerie (*Ming shi*, vol. 18, j. 212, p. 5601-5608 ; *DMB*, p. 1616-1618).

imposait la mise en pratique de l'ensemble des trois tactiques. S'ils considéraient qu'il était préférable d'arrêter l'ennemi en mer, ils insistaient également sur le fait que le « dispositif côtier protégeait l'arrière-pays et que ce dernier devait soutenir le littoral ». Il fallait, en somme, mobiliser l'ensemble des forces actives de la région pour mener des actions efficaces, civils compris. Ces derniers devaient être entraînés en revitalisant le système traditionnel de quadrillage de la population qui était répartie en « groupes de responsabilité mutuelle » (*baojia* 保甲), dont une des tâches était d'assurer l'auto-défense. Pour de nombreux officiers et fonctionnaires, les habitants ne pouvaient néanmoins avoir qu'un rôle minime lors d'un conflit, car la plupart d'entre eux ne comprenaient en effet rien aux signaux, ni au maniement des armes, mais savaient tout juste prendre la fuite dès l'approche des pirates. Dans l'optique des autorités locales, leur entraînement devait néanmoins servir à mieux coordonner les efforts en cas de crise⁴⁰. En temps de troubles, il était important que les autorités régionales puissent compter sur l'ensemble de la population. Pour cette période, la campagne menée en 1556 par Hu Zongxian contre Xu Hai 徐海⁴¹ constitue certainement l'un des exemples les plus aboutis de parfaite collaboration entre l'administration et l'élite locale. Bien qu'il fût partisan d'une défense en mer, son action montre que la réussite n'est pas seulement le résultat d'une bataille, mais peut-être plus encore le résultat de plusieurs composantes, dont les plus importantes sont la mobilisation d'une région derrière son commandant et l'appui de la cour.

Yu Dayou, tout en étant convaincu de la primauté de la défense en mer, l'idéal étant pour lui de pouvoir arrêter l'ennemi au tout début de son action, œuvra pour rétablir un dispositif dans lequel les différentes unités devaient pouvoir soutenir leurs efforts respectifs. Pour cela, il était nécessaire de restaurer une certaine solidarité entre les troupes qui avaient tendance à ne s'occuper que de leur propre sécurité sans s'inquiéter de ce qui se passait dans leur voisinage, selon les propos de Tang Shunzhi :

[...] la surveillance et la défense du littoral doit être menée à partir de fortifications. Lorsque par chance, l'ennemi repart aussitôt, cela signifie que [les

40 Yu Dayou 俞大猷, *Zhengqi tang ji* 正氣堂集 (*Recueil de la salle de la droiture*), chap. 7.

41 Xu Hai était à l'origine un moine bouddhiste. Il rejoignit vers 1551 son oncle, un marchand trafiquant avec le Japon. Ses premiers raids sur le continent auraient été menés à l'instigation du daimyô Ōsumi après que son oncle n'eut pas honoré ses dettes auprès de celui-ci. À son sujet, se reporter à l'étude de Charles Hucker, « Hu Tsung-hsien's Campaign Against Hsü Hai, 1556 », dans Frank A. Kierman and John K. Fairbank, *Chinese ways in warfare*, Harvard East Asian Series, 74, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1974, p. 99-104 ; Mao Kun 茅坤, *Xu Hai benmo* 徐海本末 (*Vie et mort de Xu Hai*, 1560), dans *Biji xiaoshuo daguan congkan*, Taipei, Xinxing shuju, 1960-1970, ce 4, p. 2389-2397.

officiers et les soldats] concernés ne risquent pas d'être blâmés et ne se soucieront pas de ce qui advient dans l'arrière-pays. Le personnel rattaché à la défense de ces dernières régions ne se comporte pas différemment. S'il a le bonheur d'être affecté dans une localité où les pirates ne s'aventurent pas, rien ne l'obligera à prêter main-forte à ces condisciples de la côte⁴².

Cette indifférence est attestée par de nombreux écrits relatifs à l'organisation de l'armée. À cela s'ajoutait probablement aussi la rivalité entre les différentes unités : arrêter des pirates dans des eaux relevant des prérogatives d'un autre bataillon, c'était encourir le risque de se voir dessaisir des mérites de l'opération par d'autres pouvant faire parvenir la nouvelle à la cour, avant que les véritables auteurs de l'exploit n'aient eu le temps de retourner à leur base rapporter les événements.

184

Nous avons exposé ici les représentations que l'élite et les gouvernants du milieu du xvi^e siècle se faisaient de la nécessité d'assurer la souveraineté étatique sur l'espace maritime et de disposer d'une marine à la hauteur de cette tâche. Les écrits des officiers, des fonctionnaires et des différents conseillers qui participèrent aux événements de cette période laissent transparaître la volonté de retrouver la puissance navale qui fut celle de leur pays encore au début de la dynastie Ming. Parmi eux, certains furent également sensibles aux changements qui commençaient à se profiler dans les mers de Chine et les enjeux qu'ils impliquaient. Il s'en trouva ainsi qui, tout en soutenant la réorganisation et l'action de l'armée sur le littoral, conseillèrent d'abandonner les mesures relatives à la « prohibition maritime » (*haijin*), afin de permettre le développement économique du littoral. Ils considéraient d'ailleurs cette politique comme responsable de l'essor de la piraterie ; ils suggérèrent alors de libéraliser quelque peu l'accès aux échanges marchands et d'établir des douanes, dont un premier bureau fut effectivement ouvert au Fujian en 1567. Ces propositions allaient probablement de pair avec l'espoir de disposer à nouveau d'une flotte aguerrie et performante. Y crurent-ils vraiment ? Les impératifs géostratégiques de la Chine étaient, depuis le milieu du xv^e siècle, de nouveau portés sur la frontière septentrionale, dont la défense absorbait la plus grande part du budget militaire. C'est certainement en partie pour cette raison que leurs propos sont empreints de modération et que leurs suggestions apparaissent très mesurées. Il fut surtout question de revenir au dispositif mis en place par Zhu Yuanzhang à son

42 Tang Shunzhi 唐順之, Tang Jingchuan xiansheng gong wenji 唐荆川先生公文集 (*Recueil d'écrits littéraires de M. Tang Jingchuan*), dans Siku quanshu 四庫全書 (Bibliothèque complète en quatre sections), vol. 1276, chap. 2.

avènement au trône et qui leur semblait apte, après y avoir apporté quelques modifications, à garantir la sécurité sur le front marin. Il s'agissait, en fin de compte, de disposer à nouveau d'une force navale de dissuasion.

LE POIDS DES REPRÉSENTATIONS DANS LE PROCESSUS DE MODERNISATION DE LA MARINE VIETNAMIENNE

Pierre Journoud

*Chargé d'études à l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM)
et membre du Centre d'histoire de l'Asie contemporaine*

Sur les monts et les eaux règne l'empereur du Sud [
Ly Thanh Tong, empereur du Dai Viet]
Tel est le destin fixé à jamais dans le livre céleste
Comment les barbares [Chinois de la dynastie des Song]
osent-ils envahir notre sol ?
Leur audace insensée verra leur déroute sanglante !
(général Ly Thuong Kiet, 1077¹)

LES VIETNAMIENS : UN PEUPLE DE MARINS ?

Il ne viendrait pas à l'esprit d'un Occidental de classer le Vietnam, à la différence de la Chine, parmi les pays de tradition maritime et navale. Son peuple passe plutôt pour avoir négligé la mer et la montagne au profit des plaines à riz qu'il a très tôt domestiquées. Or, depuis le mythe de ses origines jusqu'aux images de ses combats dans les mangroves ou sur les cours d'eau associées à la guerre du Vietnam, en passant par l'étymologie du terme vietnamien de « patrie » qui associe la terre et l'eau, tout le ramène, sinon à la mer, du moins à l'eau, et en définitive, à son caractère profondément amphibie². L'importance des deltas, la longueur des côtes – aujourd'hui supérieure à 3 000 km – et leur très grande exposition aux typhons, ont favorisé le développement précoce d'une communauté de pêcheurs et de navigateurs aguerris. Au sud, certains d'entre eux pratiquent le culte immémorial de la baleine, considérée comme bienfaitrice et vénérée comme déesse. Combinaison d'influences plutôt chinoises au nord, indonésiennes ou indiennes, arabes et occidentales dans

1 Cité par Le Dinh Thong, « Stratégie et science du combat sur l'eau au Vietnam avant l'arrivée des Français », article mis en ligne en 2005 sur le site <www.stratisc.org>.

2 Thanh Tam Langlet, « À propos d'une exposition : Vietnam et Vietnamiens entre terre et mer », dans Monique Chemillier-Gendreau (dir.), *Le Vietnam et la mer*, Paris, Les Indes savantes, 2002, p. 221-223.

le sud, la construction navale s'est distinguée par le caractère plus léger et plus maniable de ses bateaux, qu'il s'agisse des radeaux à voile, des sampans et des jonques. Certes, les Vietnamiens se sont rarement aventurés au-delà de leurs eaux territoriales et n'ont jamais fait montre d'un goût particulier pour les expéditions maritimes lointaines, à l'image de celles de l'amiral chinois Zeng He au xv^e siècle, premier grand navigateur chinois à rejoindre les côtes africaines. Mais ils ont tout de même circulé dans leur espace maritime régional, atteignant la Chine, les Philippines, l'Indonésie, Singapour, le Siam ou les Indes. Surtout, ils ont mûri un art du combat sur l'eau, focalisé sur les golfes et les embouchures des fleuves, qui a maintes fois démontré son efficacité.

188

Des commentaires élogieux nous en sont parvenus, même de la part des Chinois ou des Sino-Mongols. Au xi^e siècle, par exemple, un haut mandarin chinois écrivait dans son rapport à l'empereur de la dynastie des Song, pourtant associée à l'âge d'or de la technique et de la marine chinoises : « Si les Vietnamiens fuient vers la mer, comment les soldats des Song peuvent-ils les combattre car ces derniers ont peur du vent et de la vague ? En outre, les Vietnamiens sont des races bien douées pour le combat sur l'eau »³. Au xv^e siècle, l'une des périodes fastes de la marine vietnamienne, un ambassadeur chinois vante les mérites des jonques vietnamiennes, « légères, longues, aux flancs minces, la poupe effilée en aile de canard marin, aux bords rehaussés, manœuvrées chacune par une trentaine ou parfois par une centaine de rameurs et filant rapidement comme si elles volaient »⁴. . . . Sous l'empereur Gia Long, au début du xix^e siècle – nouvel apogée de la marine vietnamienne –, le diplomate et orientaliste écossais John Crawfurd, qui a commencé sa carrière comme chirurgien de la Compagnie des Indes orientales, présente les Cochinchinois « comme les plus habiles marins de l'Extrême-Orient par leur endurance, leur activité, la rapidité et la bonne humeur avec laquelle ils obéissent. Leurs vaisseaux (des experts qualifiés l'ont remarqué) sont ce que l'on peut trouver de mieux parmi les embarcations indigènes de l'Inde. Ils sont susceptibles d'affronter, sans danger, les pires temps »⁵. En 1803, une expédition d'une dizaine de navires de la Royal Navy venue de l'empire Indien se heurta à leur art consommé de l'embuscade⁶. . .

3 Cité par Hoang Xuan Han, *Ly Thuong Kiet*, Saigon, Université bouddhique de Van Hanh, 1966, p. 257 (Le Dinh Thong, « Stratégie et science du combat sur l'eau au Vietnam avant l'arrivée des Français », art. cit.) ; Le Thanh Khoi, *Histoire du Viet Nam*, Paris, Sudestasia, 1981.

4 Cité par Le Dinh Thong, « La Marine vietnamienne avant l'arrivée des Français », dans Hervé Couteau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, vol. II, en ligne sur le site Internet *Stratis.org*, 2005 (<www.stratisc.org/pub_mo3_LEDINHTHON.html#Note33>).

5 Pierre Huard et Maurice Durand, *Connaissance du Vietnam*, Paris-Hanoï, École française d'Extrême-Orient, 1954, p. 228-229.

6 « Cac hoang de Dai Viet phat trien thuy quan ra sao? » (« Comment les rois Dai Viet ont-ils développé leur marine nationale? »), *Nguoiduatin.vn*, 19 juin 2011.

Dans leurs eaux territoriales et à l'embouchure de leurs fleuves, les Vietnamiens ont longtemps été craints. Précocement confrontés à des offensives chinoises ou mongoles développées simultanément par voies terrestre et maritime, ils ont opposé à leurs envahisseurs une stratégie globale visant à une optimisation des ressources terrestres et aquatiques du territoire et de leurs forces. Comme le fait remarquer Le Dinh Thong, les pertes d'indépendance du Vietnam – dominé par la Chine pendant tout le premier millénaire, et par la France relayée par les États-Unis, pendant un siècle – ont globalement coïncidé avec la négligence des dirigeants pour l'une ou l'autre des composantes de la puissance militaire⁷. On comprend mieux pourquoi, dans un contexte géopolitique dominé par la modernisation navale de la Chine et l'affirmation plus agressive de ses prétentions maritimes, le gouvernement vietnamien cherche à remobiliser la population autour de ses traditions et des pages glorieuses de son histoire navale et maritime. Conformément à la vision militante que les dirigeants attribuent encore à l'histoire, le passé est mis ainsi au service d'objectifs politiques chers à tous les Vietnamiens, parce qu'ils touchent à l'identité et à la survie du Vietnam comme État nation indépendant, face à une Chine soupçonnée de renouer avec ses anciennes tentations impériales. Mais, si le gouvernement vietnamien s'était contenté de cette pédagogie purement intellectuelle, il aurait manqué de tirer les leçons de l'histoire et, en particulier, des défaites navales de la marine vietnamienne contre la flotte de l'amiral français Rigault de Genouilly devant Tourane et Saïgon à la fin des années 1850. Celles-ci sanctionnaient, en effet, le mépris de la cour impériale d'Annam pour la civilisation et les techniques modernes occidentales... À l'inverse, les dirigeants du parti communiste vietnamien n'auraient pu concrétiser la victoire, en 1975, s'ils ne s'étaient donné les moyens de bâtir une armée moderne, apte au combat conventionnel, étroitement coordonnée avec les forces de la guérilla. Mais il faut bien admettre que, pendant les guerres d'Indochine, la marine est longtemps restée le parent pauvre de l'Armée populaire du Vietnam (ensuite APV), pourtant considérée comme la plus grande armée du Sud-Est asiatique au milieu des années 1970. Or, la résurgence de la « menace » chinoise et l'importance croissante des enjeux maritimes, ont convaincu les autorités vietnamiennes d'engager un effort important en faveur de la modernisation de leur marine.

7 Le Dinh Thong, « Stratégie et science du combat sur l'eau au Vietnam avant l'arrivée des Français », art. cit.

La Chine, menace principale ?

190

L'histoire du Vietnam est profondément marquée par sa relation ambivalente avec l'imposant voisin du nord, érigée en modèle de rivalité stratégique et asymétrique, faite d'emprunts et d'échanges, mais aussi de longues résistances et de nombreux conflits. Pendant les guerres d'Indochine, l'alliance sino-vietnamienne a montré ses forces et ses faiblesses, suscitant des divergences internes au sein du bureau politique dont certaines recherches récentes permettent de mieux saisir les contours⁸. La conjoncture actuelle est révélatrice de cette tension congénitale : pour bien des Vietnamiens, la Chine n'est pas seulement l'ennemi principal, malgré les alliances conjoncturelles qu'ils ont pu tisser avec elle, elle est à nouveau perçue comme la menace principale. Les relations se sont détériorées bien avant la fin de la guerre du Vietnam, en raison de divergences politico-stratégiques croissantes qui ont conduit à la guerre-éclair et meurtrière de 1979⁹. Certes, les deux pays se sont rapprochés à la faveur du retrait vietnamien du Cambodge et de la fin de la guerre froide¹⁰. Mais, s'ils entretiennent désormais des contacts réguliers et de haut niveau, s'ils développent des coopérations dans de nombreux domaines n'excluant pas le naval, un motif de désaccord demeure particulièrement sensible en raison des enjeux politico-stratégiques qu'il revêt : le conflit de souveraineté sur les archipels Spratleys et Paracels en mer orientale, déjà à l'origine de deux batailles navales depuis la fin de la guerre du Vietnam¹¹.

8 Qiang Zhai, *China and the Vietnam War 1950-1975*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2000 ; Lien- Hang T. Nguyen, *Hanoi's War: An International History of the War for Peace in Vietnam*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2012.

9 Nayan Chanda, *Brother Enemy: The War After the War*, New York, Macmillan, 1986 ; Bui Xuan Quang, *La Troisième Guerre d'Indochine 1945-1999*, Paris, L'Harmattan, 2000 ; Odd Westad et Sophie Quinn-Judge (dir.), *The Third Indochina War: Conflict between China, Vietnam and Cambodia, 1972-79*, London, Routledge, 2006.

10 Carlyle A. Thayer, « Vietnam and Rising China: The Structural Dynamics of Mature Asymmetry », dans Daljit Singh (dir.), *Southeast Asian Affairs 2010*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 392-409 ; Pierre Journoud, « Un triangle stratégique ? Le Vietnam entre la Chine et les États-Unis depuis 1989 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n°34, automne 2011, p. 125-136 (<<http://ipr.univ-paris1.fr/spip.php?article590>>).

11 Les Vietnamiens utilisent à dessein cette dénomination « mer orientale » ou « mer de l'Est » plutôt que « mer de Chine méridionale ». Pour une approche historique de la controverse : Pierre-Bernard Laffont, « Les archipels Paracels et Spratleys (Un conflit de frontières en Mer de Chine Méridionale) », dans P.-B. Lafont (dir.), *Les Frontières du Vietnam*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 244-261 ; pour une approche juridique : Monique Chemiller-Gendreau, *La Souveraineté sur les Paracels et les Spratleys*, Paris, L'Harmattan, 1996 ; et pour une actualisation : Général Daniel Schaeffer, « La Stratégie chinoise en mer de Chine du Sud »,

Apparemment provoquée par la volonté chinoise de dissuader les velléités de son allié, la République démocratique du Vietnam, de réunifier tout le territoire vietnamien à son profit après 1973¹², la première bataille opposa, en janvier 1974, dans les Paracels, une marine chinoise déjà engagée sur la voie de la modernisation aux forces navales de la République du Vietnam. À la différence de son adversaire du Nord, le Sud-Vietnam avait expressément revendiqué la souveraineté sur cet archipel. Au terme d'un bref engagement naval qui provoqua la mort de 53 marins sud-vietnamiens et d'au moins 18 Chinois confirmés¹³, les Paracels passèrent partiellement sous contrôle chinois. En dépit d'une protestation du gouvernement sud-vietnamien auprès des Nations unies, puis de celle du gouvernement du Vietnam réunifié après la guerre avec la Chine en 1979, elles le restèrent et sont désormais rattachées en totalité à la province de Hainan.

La deuxième bataille navale opposa, le 14 mars 1988, dans l'archipel des Spratleys et après plusieurs incidents de pêche, la Marine populaire du Vietnam (ensuite MPV), désormais réunifié, à la Marine chinoise. Elle se solda par la perte de trois bâtiments de transport vietnamiens venus pour une opération de débarquement et la mort de plus de soixante marins vietnamiens. Après que les Chinois se furent emparés de plusieurs atolls des Spratleys, les *Johnson South reef*, la MPV en occupa d'autres avec succès¹⁴. Attisées par la localisation

dans Hugues Tertrais (dir.), *La Chine et la mer. Coopération et sécurités régionales*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 185-202 ; Yves-Heng Lim, « La Mer de Chine méridionale, échiquier du jeu entre grandes puissances », dans P. Journoud (dir.), *L'Évolution du débat stratégique en Asie du Sud-Est depuis 1945, Étude de l'IRSEM*, n°14, 2012, p. 205-221.

- 12 François Joyaux, *Géopolitique de l'Extrême-Orient*, t. II, *Frontières et stratégies*, Bruxelles, Complexe, 1993, p. 126.
- 13 Parmi les trois frégates sud-vietnamiennes engagées, on retiendra le nom de la HQ-16 – *Ly Thuong Kiet*, du nom d'un grand stratège vietnamien du XI^e siècle : Thomas J. Cutler, « Battle for the Paracels Islands » (en ligne sur : <www.vnafmamn.com/paracel.html>). Pris comme les trois autres sous un feu ennemi particulièrement intense, la frégate *Nhat Tao* ne put battre en retraite à cause de ses moteurs défectueux. L'héroïsme de son commandant, qui a refusé l'ordre d'évacuation pour sombrer avec son navire, et plus largement la résistance sud-vietnamienne face à la marine chinoise sont aujourd'hui cités en exemple sur de nombreux blogs vietnamiens, et commémorés chaque année par la communauté vietnamienne d'outre-mer. Pour une vue synthétique de l'organisation et des activités de la marine de la République du (Sud-)Vietnam pendant la guerre : Edward J. Marolda, « The Navy of the Republic of Vietnam » ; commandant Thong Ba Le, « Organization and Progressive Activities of the Republic of Vietnam Navy », 2005 (témoignages en ligne sur : <http://vnafmamn.com/VietnamNavy_history.html>).
- 14 À la fin des années 1990, le Vietnam occupait une bonne vingtaine d'atolls dans les Spratleys (dont deux occupés par le Sud-Vietnam en 1974 et quatre autres en 1975 par le Nord-Vietnam, au moment de sa victoire sur le Sud) ; la Chine, une douzaine à partir de 1988 ; les Philippines, huit ; et Taiwan, un seul. Voir Éric Dénécé, « Les Risques de conflit en mer de Chine méridionale », *Défense nationale*, n° 2, février 2000, p. 135-137.

stratégique de ces archipels situés dans une mer riche en ressources halieutiques et énergétiques, et devenue la deuxième voie de navigation commerciale la plus importante du monde, ces tensions ont diminué dans les années 1990, à la faveur du rapprochement sino-vietnamien. Mais l'affirmation d'une politique plus offensive de la Chine à la fin des années 2000, dans un contexte de modernisation rapide de sa marine de guerre et de maritimisation croissante des enjeux régionaux, a conduit à la multiplication des incidents maritimes¹⁵. En signe de protestation, des manifestations vietnamiennes antichinoises ont été organisées devant les représentations diplomatiques chinoises, à l'étranger bien sûr, comme à Paris ou en Californie, mais aussi dans plusieurs grandes villes du Vietnam. Le gouvernement les a autorisées ponctuellement, notamment en 2011 et en 2012, avant de les interdire.

192

Faut-il incriminer le lobby « pro-chinois » au bureau politique, dont ferait partie le secrétaire général du parti, Nguyen Phu Trong ? La crainte que la protestation antichinoise, alimentée par les réseaux sociaux, ne dégénère en « printemps asiatique », est sans doute plus forte encore. Certains blogueurs, critiques du prétendu laxisme de leur gouvernement vis-à-vis de la Chine, vont jusqu'à regretter la fermeté de l'ancien gouvernement sud-vietnamien. Ceux qui osent s'en prendre aussi à la corruption de leurs dirigeants risquent la prison. Qu'ils mêlent ou non des revendications politiques à leurs critiques, les Vietnamiens de tous âges et de tous milieux nourrissent une commune obsession de l'« agression » chinoise en mer orientale. Réelle ou supposée, la menace transcende tous les clivages et cimente la cohésion nationale. Cette perception résulte d'une forte asymétrie des capacités qui produit à son tour des différences d'intérêts, de perspectives et de perceptions. Selon l'analyse du politologue Brantly Womack, l'asymétrie entre la Chine et le Vietnam est à la fois « réelle » – loin d'être le produit d'une construction psychologique ou culturelle, les différences de capacité structurent la situation matérielle dans laquelle s'inscrit la relation –, « relationnelle » – développant son propre cours et faisant naître chez les deux acteurs des caractéristiques non transposables –, et « résiliente » – en période de paix, l'asymétrie génère des tensions qui sollicitent la diplomatie ; en période d'hostilité ouverte, elle a prouvé que la Chine ne pouvait imposer sa volonté au Vietnam –. Bien que le prix de la résistance fût particulièrement élevé pour ce dernier, la « petite guerre » aux objectifs limités de la Chine fut aussitôt perçue comme une menace mortelle pour l'identité et

15 On trouvera un rappel chronologique actualisé de ces incidents dans : Carlyle A. Thayer, « Sovereignty Disputes in the South China Sea: Diplomacy, Legal Regimes and Realpolitik », texte d'une conférence présentée à Saint Petersburg, 6-7 avril 2012, p. 1-30 (<www.scribd.com/doc/88337137/Thayer-Sovereignty-Disputes-in-the-South-China-Sea-Diplomacy-Legal-Regimes-and-Realpolitik>).

l'existence du Vietnam¹⁶. Aujourd'hui, sommé par l'opinion publique, dans la mesure où elle peut s'exprimer, comme par les *Viet Kieu* – les Vietnamiens de l'étranger –, de tenir tête à Pékin, le gouvernement vietnamien a choisi une voie médiane.

La Chine n'est jamais explicitement citée comme menace potentielle, mais c'est à elle que fait évidemment allusion le Livre Blanc de la Défense de 2004 – le deuxième au Vietnam – lorsqu'il évoque la nécessité de protéger les intérêts nationaux en mer orientale, d'ailleurs qualifiée de « point chaud », puis ouvertement de « sujet de préoccupation » dans le troisième Livre blanc en 2009¹⁷. C'est elle encore qui est directement visée dans les cours de propagande que dispensent les instructeurs militaires aux étudiants, lorsque sont évoquées les mesures à prendre en cas d'offensive terrestre et d'évacuation des villes. L'illustration par un cas d'école, celui de la prise de Bagdad par les forces américaines en 2003, ne convainc personne : quel autre pays que la Chine pourrait en effet se lancer aujourd'hui dans une attaque terrestre du Vietnam¹⁸ ? Hanoï s'efforce de jouer de tous les registres de la stratégie, fidèle à la conception globale qu'il en a traditionnellement, dans des proportions financières assurément plus confortables qu'autrefois, mais encore modestes. Aussi, tout en se rapprochant de l'ancien adversaire américain¹⁹ malgré l'irritation chinoise, mais soucieux également de diversifier ses « partenariats stratégiques » sans exclure la Chine – même si les deux partenaires lui ont accolé le qualificatif « compréhensif » qui en réduit quelque peu la portée –, le gouvernement vietnamien s'est-il engagé dans un effort sans précédent de modernisation de sa marine de guerre.

LA MODERNISATION DE LA MARINE VIETNAMIENNE : UNE FONCTION DISSUASIVE

Bien qu'un embryon de marine eût été créé par le général Vo Nguyen Giap à partir de 1946, formalisé en 1949 avec la naissance du département de recherche

16 Brantly Womack, « Asymmetric Rivals: China and Vietnam », dans Sumit Ganguly et William R. Thompson (dir.), *Asian Rivalries. Conflict, Escalation, and Limitations on Two-level Games*, Stanford (California), Stanford University Press, 2011, p. 176-194, *loc. cit.*, p. 191-192.

17 Carlyle A. Thayer, « Background Briefing: Vietnam's New Defence White Paper », 8-9 décembre 2009, p. 1-9 (<www.scribd.com/doc/23918915/Thayer-Vietnam-s-New-Defence-White-Paper>).

18 Philippe Papin et Laurent Passicouset, *Vivre avec les Vietnamiens*, Paris, L'Archipel, 2010, p. 182.

19 Entre 2003 et 2010, 12 navires de guerre américains ont fait escale au Vietnam, une fréquence nettement supérieure à celle des Chinois : François Danjou, « Querelles sino-vietnamiennes. Rivalités des frères ennemis et enjeu global », *Question Chine.net*, 16 juin 2011 (<www.questionchine.net/querelles-sino-vietnamiennes-rivalites-des-freres-ennemis-et-enjeu-global?artpage=4-5>).

navale de l'État-Major général de l'APV, la Marine vietnamienne, officiellement née en mars 1955, n'a acquis son indépendance institutionnelle qu'en 1964. Sans être une priorité, elle se développe comme force de défense côtière à partir de l'escalade majeure de la guerre en 1965, grâce à une aide chinoise et soviétique qu'il reste à évaluer précisément dans le domaine naval. Mais ses moyens comme ses effectifs sont dérisoires face à la VII^e Flotte : 3 000 marins sur une armée de 615 000 hommes en 1976. D'après Bui Xuan Quang, la guerre sino-vietnamienne de 1979 a été à l'origine d'une « conversion intellectuelle et conceptuelle [des décideurs vietnamiens] vers les questions maritimes, qu'on peut déceler à travers la lecture du mensuel rhétorique de l'APV »²⁰. Accélérée par la signature du traité d'amitié et de coopération signé avec Moscou en 1978, l'aide soviétique, en échange d'une location pour 25 ans de la base de Cam Ranh, lui permet même de devenir la plus importante des marines du Sud-Est asiatique à la fin des années 1980, avec 37 000 hommes, plus de 1 500 bâtiments, dont des frégates *Petya II* qui lui donnent pour la première fois une capacité hauturière, et d'innombrables petits bâtiments récupérés au Sud-Vietnam après la victoire de 1975. Bien que ses moyens amphibies soient respectables, la valeur opérationnelle de la marine vietnamienne demeure faible²¹. Elle est toutefois compensée par la présence de la flotte soviétique du Pacifique qui remplit une fonction éminemment dissuasive.

Le bref conflit naval de 1988 dans les Spratleys, en partie lié à l'occupation vietnamienne du Cambodge, le départ des Soviétiques consécutif à l'effondrement de l'URSS, puis la multiplication des incidents de pêche en mer orientale avec les Chinois, achèvent de convaincre les dirigeants vietnamiens qu'il faut désormais acquérir une véritable capacité de projection et d'interdiction maritime. Mais les efforts de modernisation ne s'intensifient que dans la deuxième moitié des années 1990, principalement grâce à la mise en place d'une importante relation de défense avec la Russie. Scellée par la visite officielle du président Poutine à Hanoï, en février-mars 2001, la coopération navale russo-vietnamienne s'élargit parallèlement à d'autres partenaires, et les achats d'armement rendus publics, à d'autres fournisseurs²². Depuis 2000, par exemple, l'Inde assure les révisions et les réparations de navires vietnamiens, la construction de patrouilleurs rapides

20 Bui Xuan Quang, « Vietnam begins live-fire drill amid China tensions », art. cit., p. 508-509.

21 « Vietnamese People's Navy », article mis à jour le 19 mars 2012 et mis en ligne sur GlobalSecurity.org (<www.globalsecurity.org/military/world/vietnam/navy.htm>).

22 Sur la modernisation de l'APV et le développement des partenariats stratégiques et des coopérations navales : Carlyle Thayer, « Vietnam's People Army: Development and Modernization, Armed Forces Lecture Paper Series », *Paper N°4*, Brunei, Institute of Defence and Strategic Studies, 2009, p. 5-25.

et la formation technique de leur personnel²³. Des exercices navals bilatéraux entre la police maritime vietnamienne et les gardes-côtes indiens sont organisés ; des rencontres régulières permettent de nourrir un dialogue stratégique, en particulier sur la sécurité maritime et les conflits frontaliers. Même la Chine, partenaire économique redevenu indispensable pour le Vietnam, a été associée à ce mouvement d'ouverture et de modernisation. En 2006, les deux pays ont inauguré des patrouilles navales conjointes dans le golfe du Tonkin, dont la délimitation des frontières maritimes respectives avait auparavant fait l'objet d'un accord bilatéral. La multiplication des incidents entre les deux pays en mer orientale n'a pas empêché, en 2011, le départ de la 11^e patrouille conjointe²⁴... Mais, nouvelle preuve de l'ambivalence de la relation sino-vietnamienne, c'est aussi en 2006 que les autorités vietnamiennes ont annoncé un plan de restructuration et de modernisation des forces armées visant prioritairement la marine, la DCA et la chasse, la guerre électronique et les communications, les moyens de reconnaissance... En 2009, la Russie devient le premier fournisseur d'armes du Vietnam. La signature de plusieurs gros contrats avec Moscou permet à Hanoï d'acquérir de nouveaux avions de combat Su-30MK2, des patrouilleurs équipés de missiles et, surtout, six sous-marins de la classe Kilo. Pour la première fois, Hanoï démontre ainsi sa volonté de se doter d'une force sous-marine aux fins de dissuasion dans ses eaux territoriales. L'effort financier, d'un montant annoncé de plus de trois milliards de dollars, est considérable pour un pays primo-accédant. D'autres investissements permettent de moderniser la flotte de surface, comme en témoignent l'achat de frégates *Guépard* à la Russie et de corvettes *Sigma* aux Pays-Bas, mais aussi de patrouilleurs destinés à la police maritime. Enfin, dans un domaine qu'ils avaient jusqu'alors délaissé, les Vietnamiens ont surpris les observateurs en révélant, le 17 janvier 2012, qu'ils avaient construit leur premier navire de guerre (TT400TP), une corvette lance-missile inspirée de la classe russe *Tarentule*, puis une deuxième au mois de mars²⁵.

Certes, comme d'autres États du Sud-Est asiatique l'ont fait avant lui, le Vietnam s'efforce avant tout de combler un retard important, dans un contexte

23 « India, Vietnam sign defence pact », *The Hindou*, 29 mars 2000.

24 « Chinese navy ships to participate in Sino-Vietnamese joint patrol in Beibu Gulf », *PLA Daily*, 2 décembre 2009 ; « Viet Nam, China conduct joint search and rescue drill », *Vietnam News*, 9 décembre 2010 ; « China and Vietnam ignore territorial spat for joint patrol », *The China Post*, 22 juin 2011.

25 « Russia floats out second Gepard class frigate for Vietnam », *RIA Novosti*, 16 mars 2010 ; « Vietnam In Talks to Buy 4 Sigma-class Corvettes », *Defense News*, 10 novembre 2011 ; « Vietnam's Asymmetrical Strategy: Location Offers Advantages Over China », *Vietnam Nationalist* (blog), 29 avril 2012 ; « Second TT400TP Ship Undergoes Sea Trial », *RP Defense*, 22 mars 2012.

de réarmement engagé depuis la fin de la guerre froide par l'ensemble des pays de l'Asie du Sud-Est, devenus un marché prometteur pour les industriels de l'armement. L'importance des investissements affectés en particulier à la modernisation de la Marine traduit sans doute un effet de rattrapage permis par la hausse du PIB, en période de forte croissance économique régionale²⁶. Mais le ministre vietnamien de la Défense ne convainc pas totalement lorsqu'il affirme, en marge du Shangri-La Dialogue de juin 2011, que l'achat des sous-marins à la Russie n'est « pas en relation avec les actuelles tensions sino-vietnamiennes »²⁷. L'inquiétude liée à la montée en puissance de la Chine et aux menaces potentielles que celle-ci fait peser en mer orientale est telle que le gouvernement vietnamien, même s'il le souhaitait, ne pourrait l'ignorer. Pour le moment, la Chine n'utilise que des navires de l'Administration (civile) océanique d'État dans ses disputes avec le Vietnam, contrairement à l'espace maritime contesté par le Japon où elle a déjà envoyé des navires de guerre et des sous-marins. Cependant, dans l'hypothèse où elle se déciderait à utiliser dans les eaux disputées sa marine de guerre – objet de toutes les attentions depuis quelques années –, les Vietnamiens tiennent à disposer de moyens de projection suffisants pour être en mesure d'infliger à son adversaire potentiel de réels dégâts : corvettes légères et sous-marins peuvent remplir cette fonction dissuasive et, en temps normal, assurer leurs missions d'escorte de navires d'exploration pétroliers et de lutte anti sous-marine pour protéger les eaux territoriales et la zone économique exclusive du Vietnam. Il n'est évidemment pas question de rivaliser avec la marine chinoise unité par unité : l'écart de puissance, qui sera supérieur à 1 pour 10 pour la flotte sous-marine, ne saurait être comblé. Mais il s'agit d'acquérir les moyens d'une stratégie plus conforme à la culture militaire traditionnelle du Vietnam – la « guérilla navale » – tout en renforçant les liens avec les puissances navales susceptibles d'assurer un contrepoids à la marine chinoise, comme les États-Unis, le Japon et l'Inde²⁸.

26 Mehdi Kouar, « Le réarmement en Asie du Sud-Est », dans P. Journoud (dir.), *L'Évolution du débat stratégique...*, op. cit., p. 223-240. Sur les velléités françaises : « La France convoite le marché vietnamien de l'armement », dépêche AFP, 27 novembre 2010.

27 Vo Trung Dung, « Le Vietnam renforce sa marine de guerre », *Le Monde.fr*, 6 juin 2011. Cette déclaration, qui a été faite entre deux incidents sino-vietnamiens – lors du premier, en mai 2011, le Vietnam a accusé une patrouille maritime chinoise d'avoir sectionné les câbles de l'un de ses bâtiments d'exploration pétrolière –, a motivé une série de manœuvres navales vietnamiennes au large de la province centrale de Quang Nam : « Vietnam begins live-fire drill amid China tensions », *The Telegraph*, 13 juin 2011.

28 L'annonce faite par le Premier ministre Nguyen Tan Dung, le 31 octobre 2010, d'ouvrir dans un délai de trois ans aux navires étrangers la base navale de Cam Ranh, sur laquelle le Vietnam a recouvré la souveraineté en 2002, pour y faciliter leurs escales et même leurs réparations, a généralement été interprétée comme un moyen de contenir les ambitions chinoises (*Associated Press*, 20 novembre 2010). Le gouvernement américain s'y est montré d'autant

Or, les autorités politico-militaires vietnamiennes, qui ne communiquent guère sur le contenu de leur stratégie navale actuelle, sinon pour affirmer qu'ils en ont désormais une, utilisent en revanche tous les moyens possibles pour redonner aux Vietnamiens le sens et le goût de leurs traditions navales. Par l'intermédiaire de l'historiographie officielle, de la muséographie et des médias, ils entretiennent ainsi le patriotisme du peuple que les vieux stratèges vietnamiens, comme le général Tran Hung Dao au XIII^e siècle, considéraient déjà comme le meilleur rempart contre l'invasion étrangère...

LA VALORISATION DU PASSÉ AU SERVICE DU *SOFT POWER*²⁹

Stratégies classiques et stratagèmes navals

La culture stratégique vietnamienne est paradoxalement mal connue en Occident. On la croit décalquée de celle de la Chine, en un raccourci qui court, sans nuance, de Sun Zi à Mao Zedung. Nul doute que les Vietnamiens aient multiplié les emprunts à leur grand voisin, dans le domaine militaire comme dans les autres. Mais ils ont conçu un art et un outil militaires spécifiques, dont la dimension maritime et navale est valorisée dans des domaines aussi divers que la mythologie et la littérature, l'historiographie, la muséographie, la presse, les conférences et les colloques. Le parcours initiatique passe par le rappel d'une page incontournable et omniprésente de l'histoire militaire et en particulier navale du Vietnam, source d'inspiration de nombreuses œuvres littéraires, historiques et picturales. Trois grandes victoires contre les Chinois ou Sino-Mongols ont été remportées, en effet, à l'embouchure du fleuve Bach Dang qui se jette dans la mer orientale entre Haiphong et Halong : en 938, contre l'armée des Han du Sud ; en 981, contre l'armée de la nouvelle dynastie chinoise des Song ; et, en 1288, contre l'armée de la dynastie sino-mongole des Yuan³⁰. Les représentations picturales de ces batailles navales, même si la marine n'a parfois joué qu'un rôle secondaire dans la victoire finale, constituent un grand classique de l'historiographie, des musées et des manuels scolaires

plus sensible qu'il mûrissait déjà une réorientation de ses priorités stratégiques vers l'Asie-Pacifique, annoncée publiquement en janvier 2012 (« Sustaining U.S. Global Leadership : Priorities for 21st Century Defense », Département de la Défense, janvier 2012, p. 1-8).

29 Cette partie s'inspire partiellement d'une communication sur la représentation de la puissance navale dans les musées nord-vietnamiens, à paraître dans un ouvrage collectif dirigé par Frédéric Rousseau et Patrick Louvier, *Neptune au Musée*, aux Presses universitaires de Rennes.

30 Pour une évocation en français de certains grands exploits navals vietnamiens : *Études vietnamiennes*, n° 55, 1958 ; *Anthologie de la littérature vietnamienne*, 3 tomes, Paris, L'Harmattan, 2000 à 2005.

vietnamiens. Elles révèlent l'importance des stratagèmes fluviaux dans la culture stratégique vietnamienne : aussi surprenant que cela puisse paraître, chacune a été remportée en recourant au même stratagème.

En 938, les Chinois espéraient pouvoir remonter le fleuve Bach Dang, principale voie de communication fluviale de la région, et débarquer des troupes à son embouchure au cœur du territoire ennemi, alors limité approximativement au nord du Vietnam actuel. Pour compenser la disproportion des forces, le général vietnamien Ngo Quyen fit planter des pieux dans le lit du fleuve qui, bien camouflés à marée haute, devaient découvrir leur effet meurtrier sur la flotte ennemie à marée basse. Fondé sur l'effet de surprise et le principe de la concentration des forces, l'efficacité de ce plan d'embuscade supposait une synchronisation parfaite entre l'apparition de la flotte adverse et le mouvement des marées – d'ailleurs difficile à calculer à cet endroit, notamment à cause du relief côtier – et sur une coordination étroite entre les embarcations à fond plat qui devaient attirer la flotte ennemie et le reste de la flotte vietnamienne. La contre-attaque, déclenchée au moment du reflux de la marée, réussit au-delà des espérances : la flotte se brisa sur les pieux, le généralissime chinois fut capturé avec tout son état-major. Cette grande victoire navale de Ngo Quyen – qui se fit proclamer roi et fonda la dynastie Ngo – ouvrit le début d'une période d'indépendance pour le peuple vietnamien après presque un millénaire de domination chinoise. La marine vietnamienne avait fait la preuve de son efficacité dans les combats fluviaux et côtiers, ainsi que de sa contribution décisive à la mobilité des troupes terrestres.

198

Le même stratagème permit au généralissime Tran Hug Dao, en 1288, de repousser la troisième et dernière tentative d'invasion du territoire vietnamien par les Sino-Mongols du Khan Kubilai, le petit-fils du célèbre Gengis Khan, motivée à l'origine par la volonté d'envahir le royaume du Champa, voisin du Vietnam (royaume du Dai Viet, à l'époque)³¹. Tandis que les troupes mongoles avançaient sur trois axes différents (la route terrestre de Lang Son, le fleuve Rouge et le fleuve Bach Dang), le gros de la flotte mongole, attiré par une petite escadre vietnamienne feignant de battre en retraite, s'engagea sur le Bach Dang. Soudainement sorties des marais, des milliers de petites embarcations brisèrent la formation de combat initiale – une scène immortalisée par des maquettes de la bataille et par une peinture sur soie au musée naval de Haïphong, dont on retrouve des copies dans la plupart des autres musées d'histoire. Désorganisés, les Mongols cherchèrent à regagner la mer, mais beaucoup de leurs navires s'empalèrent sur les pieux et coulèrent sous le choc. D'autres furent incendiés par les conducteurs des petites embarcations qui regagnaient aussitôt les marais

31 Le Dong Son, *Chien Thang Bach Dang 1288*, Hanoi, Nha Xuat Ban Chinh Tri Quoc Gia, 2009.

après leurs attaques, sous les pluies de flèches empoisonnées tirées des berges, et des radeaux ou des barques chargés de bûches en feu précipitées contre les jonques ennemies. « La flotte tartare y périt, l'armée qui y vint à son secours fut détruite ; on fit des ennemis un carnage affreux ; et les eaux du fleuve coulèrent mêlées aux flots du sang tartare »³², conclut dans un manuel d'histoire l'érudit vietnamien Truong Vinh Ky, traducteur de nombreuses œuvres littéraires françaises pendant la colonisation. Forte de centaines de jonques de combat, la flotte mongole partie de Canton fut presque entièrement détruite, et son commandant capturé avec de très nombreux combattants. Conjugée avec les opérations d'interception et d'anéantissement menées plus au nord-est contre les convois de ravitaillement de l'adversaire, et servie par une mobilisation totale des populations, cette bataille décisive mit un terme définitif aux tentatives d'invasion mongole au Vietnam.

Compte tenu d'un rapport de forces initialement défavorable aux Vietnamiens et de la portée de cette victoire, il n'est pas surprenant que son évocation ait suscité autant de représentations et de commémorations. Le général vainqueur Tran Hung Dao, dont les statues imposantes parsèment le territoire vietnamien, de Haïphong à Ho Chi Minh-Ville, est considéré, au Vietnam, comme l'un des plus grands stratèges et stratégestes auxquels ce pays a donné naissance, et que l'Occident continue d'ignorer, malgré les réflexions d'une étonnante modernité qu'il a transmises dans ses traités militaires³³. Il est d'ailleurs l'un des rares héros du panthéon vietnamien à avoir été revendiqué, pendant la guerre civile de 1945-1975, à la fois par le régime communiste du Nord et le régime anticommuniste du Sud, qui l'a érigé en patron de sa Marine. Il fait même, encore aujourd'hui, l'objet d'un véritable culte à connotation médiumnique, visible un peu partout au Vietnam³⁴. On trouve maintes traces de cette dévotion, comme à proximité du site de la bataille de Bach Dang où un temple lui est consacré. Une poignée de passionnés d'histoire et d'archéologie œuvre également à la préservation du site archéologique de la bataille où ont été découverts, en 1985, plusieurs pieux en bois datant vraisemblablement de la bataille de 1288. En 1988, lors du 700^e anniversaire de la victoire de Tran Hung Dao à Bach Dang, le site a été officiellement reconnu comme lieu historique protégé par le gouvernement vietnamien.

32 Truong Vinh Ky, *Cours d'histoire annamite à l'usage des écoles de la Basse-Cochinchine*, vol. 1, Saïgon, Imprimerie du gouvernement, 1875, p. 91.

33 P. Journoud, « "Conquérir les cœurs plutôt que les citadelles". Histoire et stratégie au Vietnam », communication au colloque « Histoire et pensée stratégique » organisé par l'Irsem en juin 2012, à paraître.

34 Pham Quynh Phuong, *Hero and Deity: Tran Hung Dao and the Resurgence of Popular Religion in Vietnam*, Bangkok, Mekong Press, 2009.

D'autres généraux victorieux de batailles navales sont régulièrement convoqués à l'appui des positions nationales par l'historiographie ou la presse vietnamienne, comme Ly Thuong Kiet, vainqueur de grandes batailles navales contre les Chinois et contre les Chams, auxquels ils furent un moment alliés, à la fin du XI^e siècle ; ou Quang Trung, parfois présenté comme le Napoléon vietnamien, auteur d'une grande victoire navale (Rach Gam - Xoai Mut) contre la flotte siamoise sollicitée par son rival Nguyen Anh au XVIII^e siècle³⁵. Tous ces stratèges vainqueurs ont donné leurs noms à de nombreuses rues vietnamiennes. Si les victoires navales vietnamiennes sont à l'honneur dans l'historiographie et la mémoire officielles, elles le doivent à leur rôle dans la reconstruction de l'État nation vietnamien et à leur potentiel de mobilisation patriotique contre l'envahisseur étranger, dans un contexte qui accrédite aujourd'hui la perception d'une résurgence de la menace chinoise. Dans cette même perspective, la valorisation relativement récente de la contribution de la MPV à la renaissance d'un Vietnam indépendant et réunifié, révèle l'importance que les dirigeants continuent d'attacher à la « guérilla sur mer ».

La « guérilla sur mer » : de la piste Ho Chi Minh maritime aux îles Paracels et Spratleys

Dans la continuité du parcours rituel à travers les grandes victoires navales des Vietnamiens, du X^e au XVIII^e siècle, plusieurs salles du musée naval de Haïphong sont consacrées à la lente reconstitution d'une Marine au sein de l'APV forgée par le général Giap en 1944, et aux activités qu'elle a été chargée de conduire pendant les guerres d'Indochine, en dépit de moyens dérisoires. La muséographie illustre bien le concept de guérilla sur mer cher aux stratèges vietnamiens habitués aux situations de forte asymétrie, défendu également par les stratégestes maoïstes dans les années 1960 contre leurs rivaux « techniciens » de l'Armée populaire de libération chinoise³⁶. Des photographies de bâtiments français sérieusement endommagés suggèrent un recours fréquent aux tactiques traditionnelles d'interdiction que les Vietnamiens ont mises en place sur les cours d'eau, au moyen de barrages, de mines et d'embuscades. Le contre-amiral Estival, qui a servi dans les forces amphibies pendant la guerre d'Indochine, en a vanté l'ingéniosité et le succès³⁷. Une place de choix est réservée aux

35 Ha Duy Bien, « Rạch Gam - Xoai Mut: Tran thuy chien lung lay trong lich su Viet Nam », article en ligne sur *Bao Dai Doan Ket*, 9 juin 2012 (<<http://daidoanket.vn/index.aspx?Menu=1427&chitiet=51286&Style=1>>) ; Do Bang, *Nhung Kham Pha Ve Hoang De Quang Trung*, Hanoi, Nha Xuat Ban Van Hoa – Thong Tin, 2011.

36 P. Journoud, « La perception des attachés de défense français », dans H. Tertrais (dir.), *La Chine et la mer, op. cit.*, p. 45-53.

37 Contre-amiral Bernard Estival, *La Marine française dans la guerre d'Indochine*, Paris, Marines éditions, 2007, p. 241 sq.

photographies et aux dioramas des attaques-surprises de bâtiments français et américains au mouillage, opérées généralement de nuit par les commandos de nageurs, ou provoquées par les mines dérivantes dissimulées dans des sampans paniers, quand elles n'étaient pas introduites directement par des « volontaires de la mort », parfois des agents doubles féminins. La défense des eaux territoriales est symbolisée par les photographies américaines de l'*USS Maddox* – dont le torpillage, le 2 août 1964, fut à l'origine des premiers bombardements américains sur le Nord-Vietnam – et par la présence du pavillon de l'unité vietnamienne qui a été à la manœuvre ce jour-là.

Pratiquement une salle entière est consacrée à une dimension longtemps ignorée de l'histoire de la « piste Ho Chi Minh » pendant la guerre du Vietnam : le ravitaillement en hommes et matériels de l'APV et de son bras sudiste, le Front national de libération du Sud-Vietnam, par la voie maritime. Les commémorations du cinquantenaire de cette piste, en 2011, ont été marquées par des cérémonies, des expositions photos, un cycle de films et un grand colloque. Le public a découvert ce qu'une poignée d'études vietnamiennes et américaines avaient déjà mis en évidence³⁸ : la contribution majeure des marins au transport d'environ 80 000 soldats et de plus de 150 000 tonnes de matériels et d'armes au cours de près de 1 900 missions navales, entre 1961 et 1975. L'unité 759 – aujourd'hui Brigade navale 125 – avait été spécialement créée par le ministère de la Défense, le 23 octobre 1961, pour ouvrir cette route maritime secrète le long des côtes vietnamiennes. Directement rattachée au Bureau politique du parti communiste, elle multiplia les navettes de « navires non immatriculés » entre Haïphong et Camau, au sud du Vietnam, dans des conditions particulièrement périlleuses en raison de la présence de plus en plus importante de la VII^e Flotte et des raids de plus en plus nombreux de l'aviation ennemie. Elle perdit, selon les chiffres officiels, plus de 90 officiers et soldats.

Au musée naval de Haïphong, une salle entière est tapissée de photographies de réunions d'état-major, de transports d'armes, de commandos marine, de bateaux à moteur maquillés en bateaux de pêche, d'opérations de destruction des mines en 1972, ou de négociations américano-vietnamiennes sur le déminage en 1973, du départ de Haïphong des marins destinés à participer à l'offensive finale du printemps 1975, au sud, et des brèves batailles navales entre Nord et Sud-Vietnamiens – notamment dans l'archipel des Spratleys –, et enfin des chefs et des héros de ces combats navals. Une immense maquette permet de se représenter géographiquement la trajectoire et l'ampleur des flux de cette vaste

38 *Agence vietnamienne d'information*, 28 décembre 2011. Pour une synthèse des sources vietnamiennes : Christopher Goscha, « The Maritime Nature of the Wars for Vietnam (1945-1975): A Geo-Historical Reflection », *War & Society*, vol. 24, n° 2, novembre 2005, p. 53-92.

piste maritime. Les muséographes accordent également une place – négligée par l’historiographie – aux activités pacifiques de la marine du Vietnam réunifié, à sa participation à des opérations humanitaires telles que l’évacuation de victimes de typhons et d’inondations, et à son rôle diplomatique.

Mais, comme dans le musée océanographique de Nha Trang, la place d’honneur est réservée aux représentations des îles Hoang Sa (Paracels) et Truong Sa (Spratleys). Tapissée de photographies en couleur et de fanions disposés autour d’un monument reconstitué, qui est reproduit également dans les jardins du musée, pratiquement une salle entière – la dernière du musée – est dédiée à la présence vietnamienne dans ces îlots. Cette hypervalorisation n’est pas propre aux musées ; elle se manifeste à l’occasion de conférences, de colloques et de publications, sur des sites Internet semi-officiels ou dans la volonté des autorités de promouvoir les ressources naturelles et le tourisme dans les Spratleys³⁹. De la promotion des victoires navales de Ngo Quyen contre les Chinois, au x^e siècle, à la réaffirmation quasi obsessionnelle de la souveraineté territoriale sur les archipels Paracels et Spratleys, la représentation du passé naval et plus largement militaire du Vietnam traduit un message clair : le Vietnam ne saurait sacrifier son indépendance et sa souveraineté territoriale aux appétits de la puissance chinoise, fût-elle en voie d’accéder un jour au premier rang mondial.

202

Sans doute ne faut-il pas sous-estimer les tensions sociopolitiques dans la sous-région du Grand Mékong, où pourrait éclater un conflit pour le contrôle de l’eau⁴⁰, ou bien sur le chantier chinois d’exploitation de la bauxite, dans les mines des hauts plateaux du centre du Vietnam où travaillent plus de 20 000 ouvriers et employés chinois. Mais, puisque la mer semble un avenir possible de la puissance⁴¹, les risques de conflit les plus sérieux paraissent

39 On peut sans doute interpréter cette évolution récente comme une réaction au volontarisme des Chinois pour développer le tourisme dans l’archipel des Paracels : Benoît de Tréglodé, « La Mer de Chine du Sud – Projets d’exploitation et de sécurisation en Chine et au Viêt Nam », dans Jérémie Jammes et Benoît de Tréglodé (dir.), *L’Asie du Sud-Est 2012*, Paris, Les Indes savantes-Irasec, 2012, p. 59-64 ; *The China Post*, 26 avril 2012.

40 « On peut vivre sans pétrole, mais pas sans eau », résume David Camroux, dans David Camroux et Hien Do Benoit, « Viêt Nam : après 25 ans de renouveau, des succès à conforter », Observatoire mondial des Enjeux et des Risques, 14 décembre 2010, compte rendu de conférence en ligne sur : <<http://omer.sciences-po.fr/?q=ateliers/vi%C3%A8t-nam-apr%C3%A8s-25-ans-de-renouveau-des-succ%C3%A8s-%C3%A0-conforter>>.

41 Philippe Folliot et Xavier Louy, *France-sur-Mer un empire oublié*, Paris, Éditions du Rocher, 2009.

davantage nourris aujourd'hui par le désir de contrôler les voies d'accès et les ressources maritimes stratégiques. La priorité donnée à la modernisation de la marine vietnamienne traduit le souci des dirigeants de répondre aux défis suscités par une telle évolution. Celle-ci négligée, les Vietnamiens s'exposeraient à n'être que le jouet des ambitions de leurs concurrents en mer orientale. Or, dans une relation aussi asymétrique que l'est celle du Vietnam avec la Chine, le salut ne peut venir de la technique à elle seule. Encore faut-il la combiner à ce qui a fait par le passé la force des Vietnamiens contre des adversaires *a priori* bien supérieurs : leur art consommé de la guérilla... et des alliances stratégiques.

Des blogueurs appellent aujourd'hui à l'application de la doctrine de guérilla à la haute mer pour tenir tête aux Chinois dans les Spratleys en cas de conflit naval⁴². Mais le gouvernement vietnamien a compris l'urgence d'une modernisation de son outil naval, conjuguée à une bonne gestion de ses alliances, pour rééquilibrer au moins en partie les rapports de force. Aussi a-t-il décidé, en 2009, de construire des navires plus rapides permettant de raccourcir les délais de transport entre le continent et les îlots des Spratleys qu'il occupe déjà⁴³, puis, en 2012, d'envoyer six bonzes pour redonner vie aux temples abandonnés⁴⁴, avec l'intention d'y favoriser à terme l'arrivée de nouveaux habitants, le développement des énergies solaires et éoliennes, ainsi que le tourisme. Tant que la flotte chinoise du Sud n'est pas en mesure d'imposer sa loi, la politique du fait accompli dans les archipels contestés, telle que la pratique également la Chine, a encore de beaux jours devant elle.

Le domaine naval est donc emblématique de la volonté manifestée par les dirigeants vietnamiens de jouer sur tous les registres de la puissance – et de l'influence – pour en maximiser les effets face à un adversaire potentiel beaucoup plus important. Le poids des représentations paraît déterminant dans la définition comme dans la promotion de la stratégie vietnamienne. Mais, pour qui serait tenté d'aborder ce problème complexe avec des idées simples, il faut rappeler que, du point de vue des Vietnamiens, la Chine n'est pas seulement la menace principale : elle est aussi son plus grand partenaire commercial⁴⁵,

42 « Vietnam's Asymmetrical Strategy: Location Offers Advantages Over China », *Nationalist Vietnam* (blog), 29 avril 2012 (<<http://nationalistvietnam.wordpress.com/2012/04/29/vietnams-asymmetrical-strategy-location-offers-advantages-over-china/>>)

43 « Vietnam's naval forces stronger, shorten the way to Spratly Islands », *Look At Vietnam*, 2 novembre 2009 (<www.lookatvietnam.com/2009/11/vietnams-naval-forces-stronger-shorten-the-way-to-spratly-islands.html>).

44 « Vietnam to send Buddhist monks to Spratly Islands », *BBC News Asia*, 12 mars 2012.

45 En 2011, la Chine était le premier fournisseur et deuxième client du Vietnam après les États-Unis : « évolution du commerce extérieur du Vietnam en 2011 », note de la Direction générale du Trésor, mars 2012, p. 1-2 (<www.tresor.economie.gouv.fr/File/338001>).

dans un contexte de maritimisation croissante de l'économie vietnamienne...
Aujourd'hui comme hier, en définitive, le dilemme chinois est au cœur de la politique maritime et navale du Vietnam, au cœur même de toute sa politique étrangère et de défense.

Une jeune histoire maritime

– Le GIS d’histoire et d’archéologie maritime a désormais l’habitude d’associer à ses travaux des doctorants ou récents docteurs en histoire maritime. Leur présence n’a cessé de donner lieu à des échanges tout à fait intéressants aussi bien pour ceux-ci que pour les membres du GIS. Ce fut particulièrement le cas à Caen, lors de la dernière réunion du GIS, du 6 au 8 juin 2012. Les doctorants intervinrent le 6 et ce fut tout à fait précieux pour les participants. C’est pourquoi fut prise le surlendemain, lors de la réunion du Comité de rédaction de notre revue, la décision de mettre à la disposition de notre public de lecteurs les présentations de recherches que nous avons eu alors le plaisir d’écouter.

Dans deux cas, MM. Aumont (dir. A. Zysberg, Caen) et Martin (dir. M. Acerra, Nantes), les intervenants étaient de tout récents docteurs.

Les six autres ont fait le point sur les recherches qu’ils poursuivent aujourd’hui : D. Boissarie (dir. C. Bouneau, Bordeaux III) ; H. Moulinier (dir. G. Martinière puis B. Marnot, La Rochelle) ; J. Lecarpentier (dir. O. Dumoulin, Caen) ; M. Tanguy (dir. G. Saupin, Nantes) ; M. Sadania (dir. E. Rieth, Paris I, et M. Monteil, Nantes) ; K. Dana (dir. G. Le Bouëdec, Lorient).

Nous remercions très vivement les auteurs d’avoir accepté de nous confier la publication de leurs positions de thèses ou de recherches, et leurs directeurs d’avoir donné leur accord.

J.-P. Poussou

ENTRE RENNES ET LA MER, LA NAVIGATION SUR LA VILAINE (FIN XV^e SIÈCLE - DÉBUT XVIII^e SIÈCLE)

Katherine Dana

*Doctorante en première année à l'Université Bretagne-Sud
(Lorient, laboratoire CERHIO CNRS, UMR 6258)*

La Vilaine constitue une voie de navigation empruntée, au moins à partir du Moyen Âge, par de nombreuses embarcations ; ses rives sont déjà ponctuées de structures portuaires dont la principale, située à la transition entre les eaux fluviales et les eaux maritimes, est le port de Redon. En amont de cette ville, la Vilaine n'est alors que très difficilement navigable et la ville de Rennes, traversée par ce fleuve mais située dans ce secteur à faible tirant d'eau, ne bénéficie pas de la circulation fluviale, celle-ci ne pouvant l'atteindre. Dès le xvi^e siècle, Rennes s'engage donc dans d'importants travaux de canalisation, qui se matérialisent par la construction d'écluses : ils étendent de façon substantielle la capacité de navigation sur la Vilaine. L'objectif est clair : il s'agit de se placer dans l'aire de rayonnement du port de Redon et dans la continuité du trafic fluvial préexistant. Deux siècles plus tard, la situation s'est considérablement dégradée, et l'entretien de la partie aménagée du fleuve semble avoir été abandonné. La navigation sur la partie maritime de la Vilaine est, quant à elle, restée dynamique.

C'est l'histoire de la circulation sur la Vilaine durant deux siècles et demi qu'il s'agit d'étudier dans cette thèse. Les aspects concernant la vie des riverains dans la vallée de ce fleuve ont été volontairement écartés au profit d'une étude centrée sur la navigation, les échanges et la continuité d'un transport fluvio-maritime. Dans cet objectif, une analyse contextuelle et géographique est primordiale afin de définir un cadre aux déplacements sur la Vilaine. Il convient à la fois de prendre en considération les obstacles et les phénomènes naturels qui ont une influence sur la navigation, les embarcations, les travaux de canalisation, les constructions hydrauliques, ainsi que leurs phases de réparation. Tous ces éléments permettent d'étudier les difficultés de navigation, la fréquentation à but commercial de cette voie d'eau, ou encore l'intérêt porté à cet axe fluvial à travers les aménagements effectués.

Derrière la canalisation de la Vilaine ou tout simplement pour manœuvrer les bateaux, un certain nombre d'acteurs, aujourd'hui méconnus, ne peuvent être ignorés. Dans ce travail de recherche, ils constituent un des principaux axes d'étude. Il s'agit notamment des bateliers et maîtres au cabotage, des marchands, des autorités qui exercent leur juridiction sur la Vilaine – par exemple l'abbaye Saint-Sauveur-de-Redon, les barons de Ciccé, le corps municipal rennais et l'amirauté de Vannes –, ou encore des riverains lorsqu'ils ont un rôle dans la navigation. Nous pouvons particulièrement citer les meuniers, dont les moulins sont associés, sur une même chaussée traversant le fleuve, à une écluse. L'ouverture des portes d'une écluse entraîne une diminution ponctuelle du niveau de l'eau et donc l'arrêt temporaire des moulins. C'est pourquoi les meuniers s'opposent parfois à l'ouverture d'écluses, bloquant de fait le passage des embarcations sur la Vilaine. Cela crée de nombreux conflits qui révèlent l'enjeu de la circulation sur la Vilaine et plus particulièrement, sur le plan économique, l'importance de cet axe de transport de marchandises tant sur le segment maritime, déjà utilisé depuis des siècles, que sur la partie canalisée jusqu'à Rennes dès le *xvi^e* siècle.

C'est d'ailleurs cet aspect économique qui constituera l'aboutissement de la réflexion menée dans cette recherche. De nombreuses questions sont en suspens ; tout d'abord, on peut s'interroger sur les produits transportés par le fleuve et dans quelles quantités, afin de mesurer l'importance de l'usage commercial de la Vilaine aux *xvi^e* et *xvii^e* siècles. Il faut ensuite aborder les transformations et les fonctions des ports, qui ponctuent les rives de ce fleuve au cours de cette période, ainsi que se pencher sur les problèmes d'approvisionnement et de débouchés pour des marchés locaux. Il est nécessaire de distinguer, dans un premier temps, la partie naturellement navigable de la Vilaine de la section canalisée qui s'ajoute ensuite, ouvrant un marché qui n'est pas négligeable : celui de la ville de Rennes.

Le corps municipal rennais, qui est à l'origine des importants travaux de canalisation de la Vilaine – édification de douze écluses –, souhaitait intégrer le nouveau port de Rennes à un commerce fluvial antérieur, faisant ainsi de Redon son avant-port. Des dépouillements d'archives montrent que, au moins dès la fin du Moyen Âge, le port de Redon est intégré dans un réseau beaucoup plus large que le strict cadre fluvial puisque des échanges sont réalisés avec des ports de la façade atlantique, notamment avec ceux de la Loire maritime. L'enjeu fut donc de placer Rennes dans un réseau de cabotage dont les avantages économiques escomptés devaient être importants. Les raisons de l'échec ou de l'abandon de cet objectif au *xviii^e* siècle restent à déterminer afin d'expliquer les nouveaux projets de canalisation de la Vilaine et les grandes difficultés, voire l'impossibilité, de naviguer désormais jusqu'à Rennes.

LA PREMIÈRE RAFFINERIE NANTAISE :
LA RAFFINERIE DU COUDRAY (1653-1694 ?)
ENTRE TRADITION ET NOUVEAUTÉ

Marion Tanguy

Doctorante à l'Université de Nantes

LUNAM Université / Université de Nantes (CRHIA)

« Le sucre a suivi le Coran », tels sont les mots de Sidney Mintz¹. Originaire de la côte du Bengale, entre le delta du Gange et l'Assam, la canne à sucre a été diffusée par les Arabes dans le monde méditerranéen au cours du Moyen Âge². Sa culture fut introduite dans les terres conquises par les musulmans, et notamment en Sicile, dès le x^e siècle, puis au Maroc et en Espagne. Après cette filière « arabo-musulmane », une autre filière « chrétienne », plus tardive, vint également introduire le sucre en Europe. Grâce aux croisés, qui découvrirent les plantations sucrières dans le royaume franc de Jérusalem, le sucre s'installa dans l'île de Rhodes, puis en Crète. Les Génois et les Vénitiens se chargeaient alors d'importer le sucre d'Orient pour le redistribuer en Europe. Pour en faciliter la conservation et en améliorer la qualité, il était refondu et raffiné à Venise³. C'est ainsi que les premières raffineries à voir le jour en Europe s'installèrent à Venise dès le milieu du xv^e siècle⁴, rejointes tardivement par celles de Londres en 1544 et d'Amsterdam en 1587. Les premières raffineries européennes sont donc liées à ce mouvement qui de l'Orient ramena le sucre vers l'Europe. À partir du xvi^e siècle, le goût du sucré ne cessa de se développer en Europe occidentale. Pour satisfaire cette demande, les « sucreries » se multiplièrent dans toute l'Europe : on en comptait 13 à Anvers en 1550, 50 à Londres au milieu

1 Sidney Mintz, *Sucre blanc, misère noire. Le goût et le pouvoir*, Paris, Nathan, 1991, p. 47.

2 Pierre Dockès, *Le Sucre et les larmes. Brefessai d'histoire et de mondialisation*, Paris, Descartes et Compagnie, 2009, p. 29.

3 Christian Huetz de Lempis, « Boissons coloniales et essor du sucre », dans Jean-Louis Flandrin et Massimo Montanari (dir.), *Histoire de l'alimentation*, Paris, Fayard, 1996, p. 629-641, *loc. cit.*, p. 629.

4 Georges Lerat, *Études sur les origines, le développement et l'avenir des raffineries nantaises*, Paris, thèse de droit, 1911, p. 12. Les Vénitiens auraient raffiné le sucre dès 1470.

du XVII^e siècle, et 40 à Amsterdam en 1640⁵. Dans cette nouvelle industrie en train de naître en Europe occidentale, la France était en retard. Colbert en fit le triste constat dans une lettre à Colbert de Terron, intendant à Rochefort, en date du 12 juillet 1669 :

Je vous avoue que, lorsque je fis le tarif nous avions deux maux en cette affaire qui estoient considérables : l'un, que tous les sucres des isles alloient en Hollande pour y estre raffinés, et l'autre, que nous n'avions de sucres raffinés que par la Hollande, l'Angleterre et le Portugal⁶.

En effet, la première raffinerie française ne fut établie à Rouen qu'en 1613⁷, suivie par celle de Bordeaux en 1633⁸. Deux courants sucriers majeurs approvisionnaient donc en sucre brut les raffineries européennes, celui d'Orient, donnant naissance aux premières raffineries, et celui « atlantique », puis « antillais », qui permit l'essor français de cette manufacture.

210

À travers cet article, nous essayerons de retracer la mise en place de cette industrie dans le port de Nantes en étudiant sa première raffinerie : celle du Coudray. Trois temps se dégageront de notre étude; tout d'abord, sa mise en place et le rôle que l'État a joué dans ce processus d'installation ; ensuite, son fonctionnement grâce aux fournisseurs et aux acheteurs de sucre ; enfin, nous tenterons d'expliquer les causes de l'arrêt de son activité.

SA MISE EN PLACE : LE RÔLE DE L'ÉTAT

Un privilège royal

La première raffinerie nantaise voit le jour le 14 juillet 1653 « en exécution des lettres de privilège et permission rendues à Paris »⁹. Yves de Santo-Domingo, écuyer, sieur de la Bouvraye, conseiller, trésorier du roi et receveur général de ses finances en Bretagne, agit pour Paul Duquesne, ce dernier « ayant obtenu privilège et permission de sa Majesté d'établir une ou plusieurs raffineries dans cette province de Bretagne en telle ville que bon lui semblera pour raffiner les

5 Noel Deerr, *The history of sugar*, London, Chapman and Hall, 1950, p. 451-452.

6 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris, Imprimerie nationale, 1863, t. 2, 2^e partie, p. 476.

7 Noel Deerr, *The History of Sugar, op. cit.*, p. 456. En 1613, Jérémie Valens demande des lettres patentes pour établir une raffinerie à Rouen.

8 Peter Voss, « Les raffineurs de sucre allemands à Bordeaux au XVII^e siècle », dans Jean-Pierre Sanchez (dir.), *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650)*, Rennes, PUR, 1995, p. 237-246. Le marchand hollandais David Dierquens, associé à Jean de Reidder, y crée la première raffinerie, p. 238.

9 Archives départementales de la Loire-Atlantique (ADLA), 4 E 2/836, notaire Garnier, 14 janvier 1654.

sucres en pain pendant le temps de 20 ans ». La raffinerie du Coudray s'installe alors « en la maison du Coudray près cette ville [de Nantes] paroisse de Saint Donatien », à l'extérieur des murs de la ville. Cette installation est surprenante car éloignée de la Loire, les raffineries s'installant généralement à proximité d'un fleuve pour pouvoir aisément acheminer les sucres bruts et réexporter les sucres raffinés.

Son capital

La raffinerie du Coudray dispose d'un fonds fixe de 100 000 livres tournois « pour emploi et achat de cassonade, mascouade par millier ou sucre noir pour faire la raffinerie »¹⁰. Ce capital est très important pour le XVII^e siècle, la plupart des raffineries qui verront le jour par la suite n'ayant en moyenne que 30 000 livres de capital¹¹. Ce constat est identique si l'on étend l'aire d'étude à la vallée ligérienne : en 1669, la raffinerie de Saumur possède un capital de 60 000 livres¹², et, en 1673, celle d'Angers un fonds de 30 000 livres¹³. La raffinerie de la place nantaise fait vraiment figure d'exception, les Nantais témoignant eux-mêmes d'une telle ampleur : « la plus grande [celle du Coudray] est d'une entreprise considérable dans laquelle les intéressés ont prest de cent mil livres couchés »¹⁴. Ce capital de 100 000 livres est fourni par le financier Yves de Santo-Domingo. Ce capital semble lui être propre : il n'apparaît pas y avoir eu de rassemblement de capitaux extérieurs pour réunir cette somme.

10 *Ibid.*

11 Les capitaux investis se situent sur une large fourchette allant de 4 000 livres pour la raffinerie des Quatre Vents (ADLA, 4 E 2/1968, notaire Verger, 4 janvier 1686) à 60 000 livres à l'extrême fin du siècle pour la raffinerie de Beauséjour (ADLA, 4 E 2/1991, notaire Villainne, août 1696).

12 ADLA, 4 E 2/636, notaire Delalande, 26 septembre 1685. « Le 27 mars 1669, lesdits feu Desrieux et Van Naerssen père, et René Tinnebac, aussi banquier, demeurant à Saumur se seraient associés en compagnie pour le temps de 5 ans, savoir lesdits Desrieux et Van Naerssen pour chacun un quart et ledit Tinnebac pour une moitié pour l'établissement d'une raffinerie audit Saumur en Anjou pour faire sucres raffinés et pour capital de ladite société fourniront lesdits Desrieux et Van Naerssen par moitié la somme de 30 000 livres et ledit Tinnebac pareille somme pour achat des sucres des îles, des ustensiles... ».

13 Jacques Maillard, « Une famille d'industriels sucriers à Angers, Gaspard Van Bredenbec et ses descendants (1673-1798) », dans René Favier, Gérard Gayot, Jean-François Klein (dir.), *Tisser l'histoire : l'industrie et ses patrons : XVI^e-XX^e siècles : mélanges offerts à Serge Chassagne*, Valenciennes, Presses universitaires de Valenciennes, 2009, p. 261-271.

14 ADLA, Série C, chambre de commerce, C 725 : *Mémoire des marchands de Nantes pour soutenir l'arrêt de sa Majesté rendu en son conseil d'État le 14 décembre 1671 portant qu'il sera donné des passeports aux marchands de la ville de Nantes pour négocier aux îles de l'Amérique*, 1674.

La famille Santo-Domingo est une vieille famille castillane originaire de Burgos dont le fondateur, Pedro, a donné naissance à trois branches. La famille s'est installée à Nantes en 1533 avec l'arrivée de François II :

Bonaventure de Santodomingue, sieur de la Bouvraye, nous a fait dire et remonter que François Santodomingue son ayeul espagnol de nation de la ville de Burgos, capitale du royaume de Castille, se seroit habitué et marié à Nantes en l'année mil cinq cent trente trois avecq damoiselle Elisabeth de la Presse¹⁵.

Le père d'Yves, Bonaventure de Santo-Domingo, sieur de la Bouvraye, de la Cormerays et seigneur de la Somelaye, se marie avec Antoinette Fyot à l'église Saint-Nicolas le 15 octobre 1611¹⁶. Bien que n'ayant pas laissé de traces d'activités commerciales, il serait néanmoins marchand¹⁷. Il n'est cependant pas mentionné comme membre de la Contractation¹⁸. Il eut également une carrière d'officier de finances importante : il a été secrétaire à la chambre du roi¹⁹. Par lettres patentes en date du 23 octobre 1618, il fut nommé receveur des fouages de l'évêché de Saint-Malo, office qu'il acquit pour la somme de 14 000 livres²⁰. En 1624, il passa un marché avec Nicolas Fyot, son beau-frère, pour l'office héréditaire de contrôleur particulier des décimes de l'évêché de Saint-Malo²¹. Il devint contrôleur général des décimes de Bretagne et fermier général des impôts de cette province en 1635²². En 1655, sa noblesse fut reconnue et confirmée²³.

Yves, écuyer, sieur de la Bouvraye, bénéficie sans conteste du prestige acquis par son père. Il obtient lui-même le titre de trésorier, receveur général des finances de Bretagne, le 16 février 1656, après la démission de Guillaume Charpentier en sa faveur²⁴. Il se marie avec Marguerite Bidé le 3 avril 1660,

15 ADLA, série B, mandements royaux, B 81, 09 mars 1655.

16 ADLA, 4 E 2/311, notaire Bodin, 15 octobre 1611, contrat de mariage.

17 James Collins, *La Bretagne dans l'État royal : classes sociales, États provinciaux et ordre public de l'Édit d'Union à la Révolte des bonnets rouges*, Rennes, PUR, 2006, p. 114.

18 La Contractation est une sorte de confrérie aux objectifs commerciaux mais également religieux, réunissant des marchands de Nantes et des marchands de Bilbao. Les marchands ayant intégré cette communauté étaient inscrits sur des registres qu'a étudiés Paul Jeulin, « Aperçus sur la Contractation de Nantes (1530-environ 1733) », *Annales de Bretagne*, Rennes, 1932, n°40, p. 284-331. En revanche, son père Jean – grand-père d'Yves – et son frère, André – oncle d'Yves –, sont mentionnés parmi ses membres dans le premier quart du XVII^e siècle, p. 328. André devient également consul de 1621 à 1622 et de 1624 à 1628, p. 328.

19 Florent Batany, *Les Officiers de finances en Bretagne entre 1598 et 1661*, mémoire de Master 1 recherche, université de Nantes, 2008, t. 2, p. 74.

20 ADLA, série B, registre des mandements royaux, B 71, 23 octobre 1618.

21 ADLA, 4 E 2/455, notaire Charier, juin 1624.

22 ADLA, 4 E 2/677, notaire Desmortiers, 31 avril 1635. Il a passé un bail pour l'évêché de Cornouaille d'un montant de 64 000 livres.

23 ADLA, série B, mandements royaux, B 81, 09 mars 1655.

24 Florent Batany, *Les Officiers de finances en Bretagne...*, op. cit., p. 17.

à Nantes, paroisse Notre-Dame²⁵. Aucune trace d'activité commerciale de ce personnage ne demeure dans les archives notariales nantaises avant la mention de « l'obtention » de ses privilèges. Néanmoins, la somme fournie et les titres qu'il possède, montrent son aisance financière et son intégration dans le milieu nantais. Son investissement financier dans la raffinerie du Coudray peut correspondre à une volonté de placer son argent tout comme le sont d'autres types d'investissement à l'image des opérations de crédit ou du financement des navires²⁶. Son décès le 13 octobre 1669, à Séville, au domicile d'André de Santo-Domingo, un parent, laisse sous-entendre des liens fréquents avec l'Espagne, pour des raisons familiales et sûrement commerciales. Il est inhumé à l'hôpital Saint-Louis²⁷. Le profil de cette famille de marchands basculant dans le monde de la finance suit le modèle classique des familles dominant le commerce avec l'Espagne dans la seconde moitié du xvi^e et le début du xvii^e siècle.

Ce capital fixe de 100 000 livres est complété par un apport de 25 500 livres du sieur Audart Hus, seigneur du Bois,

lequel promet de luy [à Yves de Santo-Domingo] fournir de ses propres deniers à cause de prêt la somme de 25 500 livres, ayant ledit sieur de la Bouvraye fera employer en achat de sucre qu'il mettra dans un magasin chez ledit sieur Dubois duquel ledit sieur Dubois aura la clé, les fera marquer, peser et mettre le poids et la marque.

Audart Hus, né le onze août 1619, se marie le premier juillet 1647 à Marie de Santo-Domingo²⁸, sœur d'Yves de Santo-Domingo. Cette famille est liée à la finance et au monde des officiers depuis deux générations²⁹. Le grand-père d'Audart, Gabriel Hus, sieur de la Bouchetière et du Bois, est receveur des décimes de Vannes et des fouages de Saint-Malo, puis trésorier des Etats de Bretagne³⁰. Son père, Audart, (1577-1626), est quant à lui conseiller au présidial de Nantes en 1602 et conseiller

25 ADLA, 4 E 2/1431, notaire Lucas, contrat de mariage en date du 3 avril 1660. Il s'agit également d'une famille d'officiers : Alexandre Perthuis, Stéphane-Paul de la Nicollière, *Le Livre doré de l'hôtel-de-ville de Nantes*, Nantes, 1873, p. 277 ; Claude Bidé est maire de Nantes de 1652 à 1654. Une étude a été réalisée pour le xviii^e siècle : Anne Ducrocq, *Une famille d'officiers nantais au xviii^e siècle : la famille Bidé*, mémoire de DEA, université de Nantes, 2002.

26 Guy Saupin, *Nantes au xvii^e siècle, vie politique et société urbaine 1598-1720*, Rennes, PUR, 1996, p. 223.

27 ADLA, Série B, sentences du présidial, B8189, 15 janvier 1670.

28 ADLA, 4 E 2/90, notaire Le Feigneux, contrat de mariage en date du 01 juillet 1647. La dot est de 12 000 livres.

29 James Collins, *La Bretagne dans l'État royal, op. cit.*, p. 97 : en 1598, Gabriel Hus est nommé maire de Nantes directement par Henri IV. Les Hus sont titulaires d'un office anoblissant à la fin du xvi^e siècle, p. 117.

30 Frédéric Saulnier, *Le Parlement de Bretagne 1554-1790*, Rennes, Librairies Plihon et Hommay, 1909, p. 520.

au parlement de Bretagne en 1609. De 1583 à 1656, la famille Hus possède quasi sans interruption l'office de receveur des fouages de Saint-Malo³¹.

Les capitaux nécessaires à la mise en place de la première raffinerie nantaise bénéficient des attaches familiales, Audart Hus étant le beau-frère d'Yves de Santo-Domingo. L'union choisie entre Marie de Santo-Domingo et Audart Hus s'inscrit dans la logique de promotion sociale de cette famille, qui vient ainsi s'intégrer dans le monde des officiers. L'alliance entre les deux familles avait déjà été établie grâce à la deuxième union de Bonaventure de Santo-Domingo, qui s'était remarié avec Catherine Bernard, fille de Françoise Hus et de Gabriel Bernard, et petite-fille de Gabriel Hus, sieur de la Bouchetière et du Bois³².

SES PROPRIÉTAIRES

Les instigateurs de la raffinerie

214

Paul Duquesne est mentionné dans l'acte notarié comme étant le détenteur du privilège d'installation. Très peu d'informations sur ce personnage peuvent être fournies d'après les sources nantaises. Mais les sources rochelaises permettent de cerner davantage ce personnage. En 1662, un certain Paul Duquesne, marchand marié à Jeanne Gommès, d'origine portugaise, est dit habitant de La Rochelle³³. Il semble se spécialiser dans les manufactures de sucre : après avoir obtenu un privilège pour l'établissement de la raffinerie du Coudray à Nantes, il établit en 1658 une raffinerie à La Rochelle, quatre ans après la première, qui voit le jour grâce à Jean Wesenhagen, raffineur flamand³⁴. Ses activités semblent prospères : entre 1658 et 1666, le compte partiel de la raffinerie porte sur un fonds de plus de 350 000 livres³⁵. Paul Duquesne, dont la raffinerie est soutenue par la maison d'armement Godefroy de La Ronde, ouvre également une autre raffinerie sous le nom d'Oudin le Breton. Peut-on le considérer comme le véritable propriétaire de la raffinerie nantaise ? Il semblerait que non car il n'investit rien dans l'affaire, ce qui explique qu'il a vraisemblablement cédé son privilège à Yves de Santo-Domingo. Les deux hommes sont sûrement liés par des affaires

31 Florent Batany, *Les Officiers de finances en Bretagne...*, *op. cit.*, t. 2, p. 69.

32 La date de cette seconde union de Bonaventure de Santo-Domingo nous est inconnue.

33 ADLA, 4 E 2/1214, notaire Lebreton, le 20 septembre 1662.

34 Jean Flouret, « Les étrangers à La Rochelle : le mariage comme vecteur d'intégration sociale (1628-1732) », dans Mickaël Augeron, Burghart Schmidt et Pascal Even (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences allemandes et françaises (xv^e-xxi^e siècles)*, actes du colloque de La Rochelle-Brouage (7-9 décembre 2006), Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 255-263 ; il est qualifié de raffineur flamand par l'auteur (p. 257).

35 Marcel Delafosse, « La Rochelle et les îles au xvii^e siècle », *Revue d'histoire des colonies*, t. XXXVI, 1949, p. 238-281, *doc. cit.*, p. 256.

commerciales pour expliquer ce choix, mais aucune trace ne demeure dans les sources. La grande importance des investissements d'Yves Santo-Domingo dans cette raffinerie le place au premier plan.

À partir de 1657, Jean de Marques, sieur de la Motte, intervient dans l'affaire de la raffinerie. Il est associé pour un quart le 23 février 1657³⁶. Cette association dure jusqu'à sa résiliation en date du 15 avril 1659³⁷. Jean de Marques fournit les sucres bruts nécessaires au fonctionnement de la raffinerie à titre « gratuit » pour une durée de trois ans. En compensation, il devient « propriétaire » pour un quart par une prise fictive de capital. Yves Santo-Domingo l'a installé comme manufacturier dans la raffinerie afin de faire fructifier le capital. Cette association entre le capital et le travail rappelle la logique des sociétés en commandite, sans qu'il soit ici question d'une véritable société.

Le père de Jean, Jean de Marques, se marie à Gabrielle Villaine le 17 janvier 1612, à Saint-Nicolas. De cette union naît en 1615 Jean. L'origine de cette famille est sans nul doute espagnole : la première mention d'un de Marques date de 1520 à Nantes : il s'agit de Michel de Marques, originaire de Neilla, près de Burgos³⁸. Cette famille est liée à la marchandise dès la seconde moitié du xv^e siècle : Jean de Marques père, sieur de la Cantrie, fait partie des membres de la Contractation dans le premier quart du xvii^e siècle, et est qualifié de « marchand demeurant à la Fosse » en 1635³⁹. Dans un acte de 1612, il est partie prenante dans un marché de sel⁴⁰. Un Jean de Marques devient consul de la Contractation de 1647 à 1648⁴¹. S'agit-il du père ou du fils ? Il est impossible de trancher, le père ne décédant que le 24 septembre 1654.

Son fils, Jean de Marques, sieur de la Motte et de la Cantrie, n'est pas recensé dans les registres de la Contractation. Il semble néanmoins participer au commerce avec l'Espagne⁴² : en 1649, il aurait délivré des lames d'argent à des ouvriers chargés de les limer⁴³. Cet argent, qui provient des mines espagnoles situées notamment en Nouvelle-Espagne, constitue la monnaie d'échange pour

36 ADLA, 4 E 2/192, notaire Belon, 29 mars 1667.

37 *Ibid.*

38 ADLA, 25J, Fonds du vicomte de Freslon, famille de Marques.

39 ADLA, série B, B 6941, 23 mai 1635.

40 ADLA, 4 E 2/313, n°65, notaire Bodin, 17 novembre 1612.

41 Paul Jeulin, « Aperçus sur la Contractation de Nantes... », art. cit., p. 329.

42 Paradoxalement, pour la période 1650-1664, Bernard Michon ne relève aucune trace de Jean de Marques dans les contrats d'affrètement nantais en direction de l'Espagne. L'élargissement de l'étude aux autres types d'actes notariés pourrait peut-être révéler d'autres sources permettant une analyse plus poussée de son profil marchand. Voir Bernard Michon, « Les marchands de Nantes et le commerce avec Bilbao au milieu du xvii^e siècle », dans Jean-Philippe Priotti, Guy Saupin (dir.), *Le Commerce atlantique franco-espagnol, acteurs, négoce et ports (xv^e-xviii^e siècle)*, Rennes, PUR, p. 249-273.

43 ADLA, 4 E 2/618, notaire Delacroix, 13 décembre 1649.

les produits qu'elle achète à la France tels que le blé, les vins, ou les toiles. En 1658, il achète auprès du sieur Bruneau du sucre de la Guadeloupe et de Saint-Christophe venu sur le navire *Le Soleil*⁴⁴. Il décède en 1663, quelques mois après avoir rédigé son testament, dans lequel nous apprenons qu'il a un fils nommé Jean, âgé de 7 ans⁴⁵.

Les familles Santo-Domingo et de Marques ne se sont pas étrangères l'une à l'autre. Appartenant à la même colonie espagnole, elles sont liées dès le xvi^e siècle par un mariage entre Jeanne de Marques, grand-mère d'Yves de Santo-Domingo, et Jehan de Santo-Domingo, le 6 février 1576, à Saint-Nicolas⁴⁶. Ces familles originaires de Castille ont donc un rôle clé dans la naissance de l'industrie du raffinage à Nantes puisqu'elles ont fourni les capitaux nécessaires à sa mise en place et à son fonctionnement.

Les seconds propriétaires de la raffinerie

216

On ne peut pas dater exactement le changement de propriétaires de la raffinerie. En 1670, on apprend qu'un procès doit avoir lieu entre Mathieu Desrieulx, conseiller du Roi, juge de la monnaie de Nantes, agissant pour lui et ses consorts associés au raffinage des sucres, et François Suhard, sieur du Fonteny, ainsi que Catherine Raillard son épouse, « au sujet de la ferme du lieu du Coudray et de ses appartenances avec le droit de raffinage »⁴⁷. Malheureusement aucune précision n'est fournie sur ses associés. Quant à Mathieu Desrieulx⁴⁸, il semble investi dans le commerce antillais au moment de la reprise de la raffinerie dans les années 1670, à la mort d'Yves de Santo-Domingo : un engagé passe sur le navire *La Marguerite* lui appartenant ainsi qu'au sieur Pierre Van Der Reys, négociant hollandais⁴⁹, pour se rendre aux Antilles⁵⁰. Il prend part dans le commerce antillais, semble-t-il en 1667, date du premier document le mentionnant : Paul Sarsfied, agissant pour le compte de marchands de Rouen, aurait vendu et livré à Mathieu Desrieulx et compagnie près de 260 000 livres pesant de sucre provenant de l'île de la Barbade pour un montant de 48 500 livres⁵¹. La même année, François Suhard et Catherine

44 ADLA, 4 E 2/1924, n° 123, notaire Verger, 30 avril 1658.

45 ADLA, 46 J 73, fonds de la Guer : inventaire des meubles et crédits de Jean de Marques, sieur de la Motte, 30 juillet 1663. Un testament est également rédigé : ADLA, 4 E 2/183, notaire Belon, 22 décembre 1662.

46 *Ibid.*

47 ADLA, 4 E 2/380, notaire Bourdays, 13 février 1670.

48 On ne sait l'origine de ce personnage : il est supposé protestant, mais aucune source ne le relève comme tel.

49 Véronique Michaud, *Les Négociants étrangers à Nantes pendant la première moitié du règne de Louis XIV (1661-1685)*, mémoire de maîtrise, université de Nantes, 1996, p. 17.

50 ADLA, 4 E 2/1949, notaire Verger, 2 mai 1670.

51 ADLA, 4 E 2/1943, notaire Verger, 12 février 1667.

Raillard, propriétaires des bâtiments, lui demandent le paiement de la somme de 1 500 livres, que le sieur de Santo-Domingo n'avait, semble-t-il, pas acquitté pour l'utilisation des bâtiments de la raffinerie, « sur les deniers provenant des ustensiles de la dite raffinerie ». En 1671, la veuve d'Yves de Santo-Domingo, Marguerite Bidé, trouve un accord avec le sieur Suhard au sujet de la ferme « où ledit feu sieur de la Bouvraye auroit establi une raffinerie ». Elle s'engage ainsi à verser la somme de 400 livres pour « la jouissance de la maison du Coudray »⁵².

On peut également penser que le sieur Suhard et son épouse sont en plus partie prenante dans l'activité de la raffinerie : dans un document notarié de 1694, c'est Catherine Raillard, alors veuve, qui doit affronter les créanciers de la raffinerie, ce qui laisse supposer qu'ils en étaient propriétaires avant cette date, vraisemblablement depuis au moins 1670⁵³, et ce jusqu'en 1697, Catherine Raillard, veuve de François Suhard, habitant encore à cette date la raffinerie du Coudray⁵⁴. Cette activité n'est pas en soi surprenante car son père, François Suhard l'aîné, s'intéresse très tôt au commerce colonial, et notamment au transport des engagés. Dès 1645, Pierre Despinoze et le sieur Néron, « font contrat de société et compagnie entre eux, pour durer pendant les dites huit années, par laquelle société les Sieurs Suhard et Despinoze promettent que du nombre de quatre cents hommes que le dit Sieur Néron dit être nécessaire pour cultiver les terres des dites îles [Grenade et les Grenadines] »⁵⁵. L'activité de son fils dans les raffineries de sucre s'inscrit dans le prolongement de l'ouverture antillaise qu'avait commencé son père.

SON FONCTIONNEMENT

Les fournisseurs de sucre brut

Jean de Marques, qui s'est engagé à fournir ces 600 000 livres pesant de sucre brut, s'adresse vraisemblablement à d'autres marchands de la place nantaise pour se fournir auprès d'eux. Le graphique qui suit permet ainsi de mettre en lumière les fournisseurs de sucre brut de la raffinerie⁵⁶. Les achats se montent à la somme de 61 160 livres tournois pour les années 1657 et 1658⁵⁷. Étant donné l'éclectisme des unités dans les quantités de sucre fournies, il a été retenu

52 ADLA, 4 E 2/1092, notaire Houet, 27 juillet 1671.

53 ADLA, 4 E 2/645, notaire Delalande, 31 juillet 1694.

54 ADLA, 4 E 2/648, notaire Delalande, 30 septembre 1697.

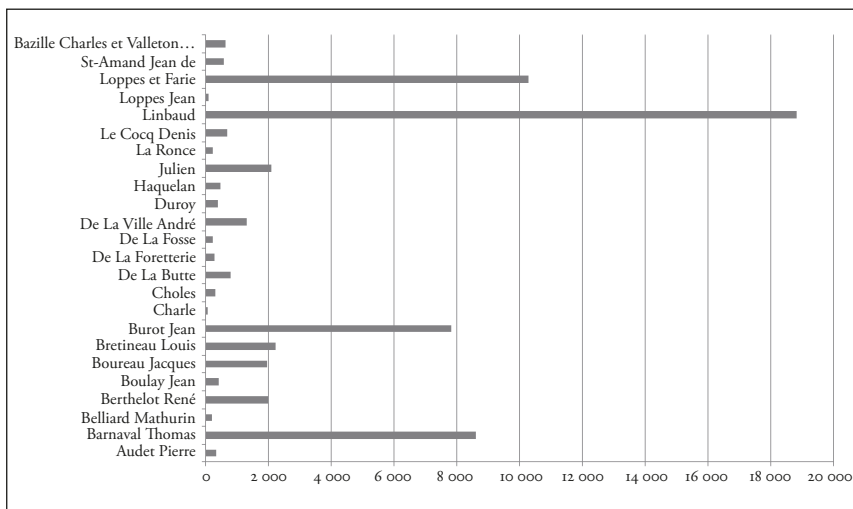
55 ADLA, 4 E 2/1466, n° 303, notaire Mariot, 23 août 1645.

56 ADLA, 46 J 73, fonds de la Guer : *Compte des sucres achetés par la raffinerie de Marques*, 1657-1658.

57 La somme de 61 160 livres correspond à 244 640 livres pesant de sucre, cent livres de sucre brut coûtant 25 livres.

pour construire ce graphique les sommes que chaque fournisseur a reçues de la raffinerie pour pouvoir les classer, ceux qui ont reçu le plus d'argent étant ceux qui ont fourni le plus de sucre brut en quantité.

Les principaux fournisseurs, les Linbaud, nous sont presque totalement inconnus. Nous ne disposons que d'un acte commercial où un Linbaud est dit marchand à la Fosse de Nantes. En 1645, le sieur Vaze, marchand d'origine portugaise, charge le navire *L'Empereur*, appartenant au sieur Linbaud, de vêtements qui doivent partir pour les îles de Saint-Christophe⁵⁸. Peut-être participe-t-il également au commerce antillais, mais rien ne nous permet de l'affirmer.



1 : Noms des fournisseurs de sucre brut de la raffinerie du Coudray (1657-1658)

Les autres fournisseurs sont des marchands importants de la place nantaise à l'image de Jan Loppes, Thomas Barnaval, ou encore Jean Burot. On note également l'éclectisme des origines : Jan Loppes est Portugais, Thomas Barnaval Irlandais, et Jean Burot Nantais. Toutefois, un seul de ces marchands semble être lié au commerce colonial : il s'agit de Jean Burot, sieur Dupé, marchand à la Fosse de Nantes. Né le 11 novembre 1610, il est le fils de Guillaume Burot et de Marguerite Langlois. Il se marie le 26 août 1622 à Anne Tourayne⁵⁹. Sa famille est de tradition marchande, implantée dans les secteurs traditionnels car son père Guillaume fait partie de la Contractation en 1601⁶⁰. Jean Burot fait

58 ADLA, 4 E 2/145, n° 170, notaire Belon, 14 mars 1645.

59 ADLA, 4 E 2/317, n° 275, notaire Bodin, contrat de mariage, 26 août 1622.

60 Paul Jeulin, « Aperçus sur la Contractation de Nantes... », art. cit., p. 327.

partie des marchands très influents de Nantes : en 1643, il obtient le bail de la ferme générale des octrois de la ville de Nantes⁶¹.

Il se lance très tôt dans le commerce antillais : en 1639, il est propriétaire et armateur du navire *La Notre Dame* de 75 tonneaux pour l'île de Saint-Christophe⁶². En 1646, il est cité dans le testament d'un habitant de Saint-Christophe en tant que débiteur de la somme de 340 livres pour des marchandises de tabac qu'il aurait reçues du colon⁶³. En 1654, il achète avec Mathurin Chapeau et Louis Brétineau, notaire très actif dans le commerce antillais⁶⁴, « 6 milliers pesant de biscuits de froment en galettes de demi livre, propres pour le voyage d'aller et retour des îles de l'Amérique »⁶⁵. La même année, Jean Burot et Louis Brétineau, chargeurs et avitailleurs du navire *Le Gédéon*, engagent Jean Lafosse qui « promet et s'oblige de s'embarquer sur le dit navire pour prendre le compte et état des marchandises qu'ils y enverront et faire le dit voyage aux îles de l'Amérique où étant il sera tenu vendre et débiter les marchandises appartenant aux dits Burot et Brétineau »⁶⁶. Jusqu'en 1656, ses relations avec les Antilles demeurent assez marginales. À partir de cette date, elles deviennent plus intenses. Dans le cadre de ce commerce, Jean Burot s'associe à Jean Pelletier, sieur de Beaupré, capitaine d'une compagnie française à Saint-Christophe. En 1656, Jean Burot lui doit ainsi la somme de 6 600 livres « tant à cause de prêt que pour la vente et livraison de marchandises de cassonade et argent, qu'il lui a fourni en Hollande »⁶⁷. En 1658, Jean Burot « dit avoir vendu des sucres de la Gardeloupe venus dans ledit vaisseau *Le Soleil* »⁶⁸. Outre le fait qu'ils soient partie prenante dans l'approvisionnement de la raffinerie, Jean Burot agit comme intermédiaire entre Jean de Marques et des marchands bordelais, Jean de Marques ayant acheté à Jean Burot 30 133 livres de moscouade⁶⁹ pour la somme de 7 833 livres 11 sols⁷⁰. En 1659, il doit à Jean Pelletier 3 450 livres « pour le restant de la vente et livraison de [...] marchandises de cassonade »

61 Guy Saupin, « Les marchands nantais et l'ouverture de la route antillaise, 1639-1650 », dans *Dans le sillage de Colomb, op. cit.*, p. 173-184, *loc. cit.*, p. 176.

62 ADLA, 4 E 2/1462, n° 466, notaire Mariot, 29 octobre 1639.

63 ADLA, 4 E 2/148 II, n° 260, notaire Belon, 27 novembre 1646.

64 Chrystelle Laucouin, *La Naissance du trafic antillais (1638-1660)*, mémoire de maîtrise, université de Nantes, 1999, p. 96-97. Il a un rôle important d'intermédiaire entre les vendeurs antillais et les acheteurs métropolitains, en se chargeant de la vente des produits coloniaux à leur arrivée.

65 ADLA, 4 E 2/1473, n° 23, notaire Mariot, 3 février 1654.

66 ADLA, 4 E 2/1473, n° 67, notaire Mariot, 10 avril 1654.

67 ADLA, 4 E 2/1921, n° 37, notaire Verger, 10 février 1656.

68 ADLA, 4 E 2/1924, n° 123, notaire Verger, 1^{er} mai 1658.

69 Il s'agit d'un sucre non blanc et non purifié ; le mot vient du portugais.

70 ADLA, 4 E 2/1927, n° 40, notaire Verger, 11 juillet 1659.

que leur a faite Thébaud Guillon⁷¹, pour le compte du colon⁷². Ses activités s'arrêtent brutalement en 1659, car il décède le 22 février.

La raffinerie du Coudray a ainsi pu bénéficier des réseaux et des compétences de Jean Burot, bien établi sur ce genre de trafic, pour se procurer le sucre brut nécessaire à son fonctionnement.

Les acheteurs de sucre raffiné

Les ventes de sucre raffiné se montent à la somme de 49 067 livres tournois pour 73 366 livres pesant de sucre raffiné produit pour les années 1657 et 1658⁷³. Le graphique ci-après nous montre les principaux acheteurs de ce sucre raffiné. On y retrouve Jan Loppes, qui fournit également le sucre brut, ainsi que des grands noms de marchands nantais, à l'image d'André de la Ville ou de Jacques Danguy. Jan Loppes, quant à lui, descend d'une famille juive portugaise, de la branche originaire de Tomar⁷⁴. Les premiers Portugais sont arrivés dès le règne d'Henri II, car ils étaient persécutés par l'Inquisition qui pourchassait les marranes. Henri II les prit sous sa protection. À partir de l'invasion du Portugal en 1580, Philippe II, désormais roi d'Espagne et de Portugal, accentua la pression sur eux. Les départs ne cessèrent plus, et le début du XVII^e siècle marqua l'apogée de leur arrivée en France⁷⁵.

220

Jean Loppes, fils d'Antoine et de Marie de Crasto⁷⁶, est né le 21 février 1610 à Nantes, paroisse de Saint-Similien, quelque temps après l'arrivée de ses parents dans le port nantais⁷⁷. Qualifié de marchand droguiste, il se marie à Jeanne Dies Henricque le 8 juillet 1631. Il ne semble pas avoir été naturalisé⁷⁸. Il

71 C'est un pionnier dans le commerce antillais. Il intervient dans ce trafic dès 1638 : Chrystelle Laucouin, *La Naissance du trafic*, op. cit., p. 100. Il participe également au trafic des engagés : Jean Tanguy, « Les premiers engagés partis de Nantes pour les Antilles (1636-1660) », dans *Actes du 97^e Congrès national des sociétés savantes*, Nantes, 1972, *Histoire moderne et contemporaine*, Paris, 1977, t. 2, p. 69-81.

72 ADLA, 4 E 2/1927, n°271, notaire Verger, 30 décembre 1659.

73 ADLA, 46 J 73, fonds de la Guer : *Compte de la vente des sucres de la raffinerie du Coudray*, 1657-1658.

100 livres pesant de sucre sont ainsi vendues pour environ 67 livres.

74 Amélie Delavergne, *L'Intégration d'une famille portugaise : les Loppes à Nantes au XVII^e siècle*, mémoire de master 1 recherche, université de Nantes, 2006, p. 22. La ville de Tomar est située sur les bords du Nabão, à 130 km au nord de Lisbonne.

75 Jules Mathorez, « Notes sur les Espagnols et les Portugais à Nantes », *Bulletin hispanique*, Bordeaux, 1912, p. 1-98, loc. cit., p. 76-98.

76 ADLA, 25J, Fonds du vicomte de Freslon, famille Loppes.

77 Deux de ses frères et sœurs sont nés au Portugal : Ysabelle et François.

78 Élodie Raimbaud, *Les Étrangers en Bretagne d'après les lettres de naturalité (XVI^e siècle-1661)*, mémoire de maîtrise, université de Nantes, 1999, annexe, p. 32-34 : l'auteur relève de nombreux Loppes naturalisés, mais pas de Jan Loppes. Jean-François Dubost le justifie ainsi : « suivant la jurisprudence jusqu'alors reçue, leur [celle des étrangers] naissance sur le sol du royaume leur attribue la nationalité française » ; voir Jean-François Dubost et Peter Sahlins, *Et si on faisait parler les étrangers ? : Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Paris, Flammarion, 1999, p. 323.

décède le 30 octobre 1672. Il est investi dans le commerce du vin nantais : en 1671, Pierre Denier de Mesquer lui délivre 50 pipes de vin nantais⁷⁹. Le seul acte retrouvé ne permet pas, ou très difficilement, de dresser le portrait de ce marchand. Outre ces activités, il a participé au commerce du sucre, trafic traditionnel des Portugais et bien soutenu par l'autre branche familiale⁸⁰. Il est fortement impliqué dans ce trafic, étant le deuxième fournisseur de sucre brut de la raffinerie du Coudray. On peut ainsi supposer que le sucre brésilien qui arrive dans la raffinerie se fait grâce aux réseaux de Jan Loppes, bien intégré dans ce commerce. Cette orientation familiale se confirme avec son fils Pierre, qui investit également dans l'industrie du raffinage du sucre antillais⁸¹. Néanmoins, la filière brésilienne n'est pas abandonnée : en 1687, Louis Lucas achète auprès de Pierre Loppes, 3 coffres et 2 barriques de cassonade du Brésil pour le compte d'Hubert Moignard, marchand à Tours⁸². Cette orientation est accentuée par le mariage de celui-ci avec Elisabeth Berthault, fille de François, marchand de Saumur, intéressé dans le raffinage sucrier de cette ville.

À la question posée par Guy Saupin, à savoir si cette branche est demeurée fidèle à l'approvisionnement portugais, ou si elle s'est adaptée à la montée en puissance du trafic antillais, surtout lorsque Colbert a durci la règle de l'Exclusif en 1670⁸³, la réponse semble être double, la famille Loppes participant aux deux courants sucriers approvisionnant le port nantais.

Deux marchés se distinguent nettement dans le réseau de revente des sucres. Le premier concerne son achat par des marchands droguistes nantais, à l'image d'André de La Ville, marchand droguiste installé dans la paroisse de Saint-Saturnin⁸⁴. On note également l'importance du réseau portugais dans ce premier marché (les Rodriguez, Gommès et Loppes). Le sucre est alors destiné à alimenter le marché local nantais ou de proximité. L'autre marché est celui du

79 ADLA, 4 E 2/1092, notaire Houet, 24 octobre 1671. Après vérification, l'acte n'a pas été retrouvé. Avec le reclassement de certains notaires, il est possible qu'il ait été classé dans l'étude d'un autre notaire.

80 Guy Saupin, « Trajectoire sociale d'une famille marchande portugaise immigrée : les Loppes à Nantes au XVIII^e siècle », dans Mickäel Augeron, Burghart Schmidt et Pascal Even (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences allemandes et françaises (XV^e-XX^e siècles)*, actes du colloque de La Rochelle-Brouage (7-9 décembre 2006), Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 217-234, *loc. cit.*, p. 218. Pierre Farie et Jacques Loppes sont associés dans l'importation de sucre du Brésil en provenance de Lisbonne ; ADLA, 4 E 2/92, notaire Bachelier, 13 mai 1626 ; et ADLA, 4 E 2/1455, notaire Mariot, 27 juillet 1628.

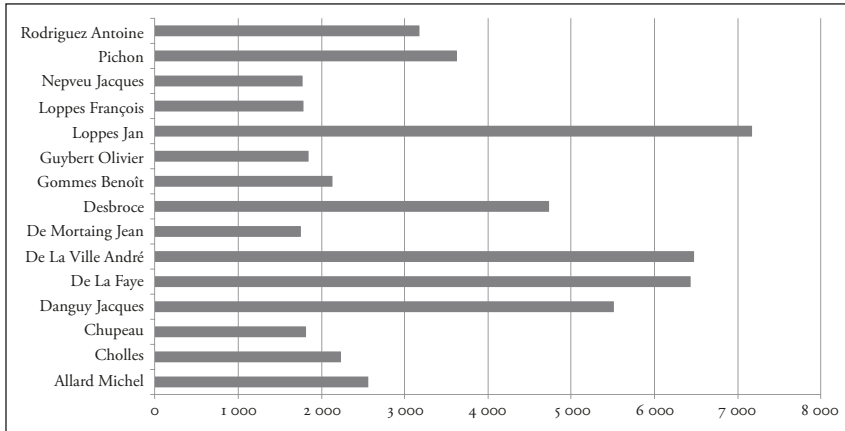
81 ADLA, 4 E 2/712, notaire Duteil, 11 février 1690. Pierre Loppes est partie prenante dans la raffinerie du Pavillon, située au faubourg de Richebourg à Nantes.

82 ADLA, 4 E 2/709, n°464, notaire Duteil, 23 juin 1687.

83 Guy Saupin, « Trajectoire sociale d'une famille marchande portugaise immigrée : les Loppes », *art. cit.*, p. 218.

84 ADLA, 4 E 2/1088, notaire Houet, 17 mars 1660.

grand commerce et du monde de la marchandise à l'image de Jacques Danguy, marchand très investi dans le commerce antillais⁸⁵. Le sucre est réexporté, notamment en direction des marchés du Nord.



2 : Principaux acheteurs de sucre raffiné de la raffinerie du Coudray (1657-1658)

LES ARRÊTS DE SON ACTIVITÉ

Aucune trace des activités de la raffinerie ne demeure après 1658. Le seul document retrouvé nous indique la mauvaise santé de la manufacture. En 1694, la veuve Raillard, qui a poursuivi l'activité de la raffinerie après la mort de son époux François Suhard, doit faire face à ses créanciers :

Christophe Jouault, François Valleton, ancien juge consul des marchands audit Nantes tant en son privé nom que pour compte d'amis, Pierre Le Jeune, Nicolas Polly, marchand de draps de soie à Nantes, Nicolas Duteil notaire royal et ancien conseiller échevin de cette ville, Julien Ricordel marchand, Maximilien Le Breton, René Audouin pour lui et consorts, Marie Berthelot veuve de Nicolas Trochon et Françoise Léger veuve de Jan Chastelier⁸⁶.

La dette se monte à plus de 118 000 livres alors que le capital n'est estimé qu'à 110 000 livres. Elle n'a d'autre choix que de demander le report du tiers de la dette pour affronter les importantes difficultés qu'elle traverse. Face à ces difficultés financières, la raffinerie périclité : à partir de 1694, plus aucune trace de la veuve Raillard ne demeure dans l'activité de la raffinerie. On peut supposer

⁸⁵ Marion Tanguy, *Le Commerce entre Nantes et les Antilles sous le règne de Louis XIV (1661-1697)*, thèse en cours sous la direction de Guy Saupin, université de Nantes.

⁸⁶ ADLA, 4 E 2/645, notaire Delalande, 31 juillet 1694.

que ses activités se sont arrêtées peu de temps après : les sources la concernant disparaissent après cette date.

L'exemple de la raffinerie du Coudray offre la possibilité de mieux comprendre la période charnière des années 1650-1660, qui voit le basculement de la filière sucrière portugaise, qui avait dominé jusqu'au milieu du XVII^e siècle la fourniture du sucre, vers l'antillaise. L'analyse des acteurs permet néanmoins de montrer la part importante conservée par la communauté portugaise, qui de la fourniture est passé à l'achat et à la redistribution des sucres à travers les marchands droguistes qui constituent, après les grands marchands, l'élite du port nantais.

Parallèlement, on remarque un profond renouvellement du milieu marchand nantais : ce sont majoritairement de nouveaux acteurs qui apparaissent dans cette filière sucrière naissante. Pour certains, à l'image de Jacques Danguy, la filière des raffineries sucrière est annonciatrice de sa future implication dans le commerce antillais. Certaines grandes familles en lien avec l'Espagne ne tardent pas à saisir l'importance de ce nouvel horizon, à l'image des Valleton⁸⁷. On retrouve aussi, comme le notaire Brétineau ou Jean Burot, des marchands déjà investis depuis le début de la mise en valeur des Antilles dès les années 1638.

Enfin, il illustre également de manière parfaite le profil classique de l'ascension sociale des familles, qui, issues de la marchandise, glissent vers le monde des finances grâce à des mariages soigneusement choisis parmi les officiers de finance. L'importance du capital accumulé dans le commerce et surtout dans les finances provinciales par les familles de l'élite hispano-nantaise en est un aspect essentiel.

87 Bernard Michon, « Les marchands de Nantes », art. cit., p. 253.

LE PORT DE GRANVILLE ET LA GUERRE DE COURSE ENTRE 1688 ET 1815

Michel Aumont

Docteur en histoire

Centre de recherche en histoire quantitative

Université Caen-Basse Normandie

Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, Granville est un petit port qui ne se distingue guère des autres. On y pratique la pêche côtière, surtout celle des huîtres, et un peu la pêche morutière à Terre-Neuve. C'est au XVIII^e siècle que la cité bas-normande s'affirme pleinement dans la vie maritime, en fixant efficacement sa destinée dans la pêche morutière, au point d'en disputer âprement la suprématie à Saint-Malo. Il faut dire que Granville ne manque pas d'atouts : un noyau d'armateurs compétents et ambitieux, mais aussi un quartier maritime important, qui compte de nombreux gens de mer dont les compétences sont clairement reconnues. Granville est alors considérée comme une véritable pépinière d'excellents matelots, susceptibles d'alimenter avantageusement les équipages des vaisseaux de Sa Majesté.

Lorsqu'une guerre éclate, l'activité morutière se trouve aussitôt interrompue : il n'est pas question, évidemment, de prendre des risques inutiles en s'aventurant jusqu'à Terre-Neuve, quand on sait que l'ennemi navigue sur les mêmes eaux. C'est là que Granville se distingue de bien d'autres ports : il se lance dans la guerre de course, alors que d'autres ne le font pas : par exemple, Dieppe ou Le Havre. Comparativement à Saint-Malo et à Dunkerque, qui arment beaucoup plus de bâtiments en course – 3 à 10 fois plus en général, mais jusqu'à 20 fois, sous Louis XIV –, Granville ne peut pas objectivement être considéré comme un grand port corsaire. Son activité n'est pourtant pas dénuée d'intérêt. On y trouve des actions d'éclats, des récompenses, des déroulements de carrières étonnants, mais aussi des mutineries, des destins brisés, d'amères déceptions, et de grandes frustrations, qui méritent toute notre attention.

L'investissement du port dans la guerre de course paraît globalement moins important que celui de Saint-Malo, parce que les armateurs granvillais sont moins nombreux à pratiquer ce genre d'activité : seuls 20 % d'entre eux environ s'y engagent. C'est donc le fait d'une poignée d'hommes qui entend profiter

d'une occasion – la guerre – pour tenter la fortune. Les 80 % restants préfèrent simplement se mettre en réserve en attendant le retour de la paix, à la différence de Saint-Malo ou de Dunkerque. Le port de Granville, dont l'essor est trop récent, a suffisamment de moyens et d'expérience pour lancer des campagnes de pêche à Terre-Neuve, mais sans doute pas assez pour se lancer dans une activité aussi hasardeuse et périlleuse que la guerre de course. Ce n'est pas le cas pour Saint-Malo qui, rappelons-le, est le premier port de France en armements à la fin du xvii^e siècle. Ses négociants ont depuis longtemps tissé des liens très étroits avec la cour de Versailles. Quant à Dunkerque, c'est sans doute la proximité géographique avec l'ennemi qui l'incite à s'investir aussi massivement dans l'activité. Davantage en retrait, même si son port est proche des îles Anglo-Normandes, Granville peut se tenir prudemment à l'écart des combats. La poignée d'armateurs qui choisit délibérément de se lancer dans la guerre de course, obéit donc clairement à un besoin de tenter une aventure à gros risque qui peut parfois se révéler particulièrement lucrative.

L'investissement global semble modéré. Pourtant, si l'on s'intéresse aux efforts consentis par cette poignée d'amateurs, on constate que les bâtiments sont souvent imposants, ce qui peut paraître paradoxal, car rares sont les armateurs à armer des corsaires de cette taille : le *Granville* jauge 530 tx¹, ce qui est énorme pour un navire particulier ; le *Monsieur*, 475 tx ; la *Madame*, le *Patriote* et l'*Aimable Grenot*, 390 tx. Ce sont des frégates d'au moins 40 m de long, sur lesquelles embarquent 300 à 400 membres d'équipage. Cela montre bien le dynamisme de ces armateurs, qui se démènent pour réunir des capitaux suffisants et pour prendre des risques. N'en concluons pas pour autant qu'il n'y ait que des gros armateurs parmi ces 20 % d'hommes entreprenants : y figurent aussi de petits propriétaires de modestes embarcations. Ceux-là délaissent un certain temps leur activité de cabotage ou de pêche au poisson frais pour tenter l'aventure avec leurs modestes bateaux, qui ne jaugent que quelques tonneaux. Le plus petit ne dépasse pas les 3 tx : c'est une minuscule bisquine de 8,30 m de long seulement, sur laquelle on embarque pourtant 12 hommes. C'est du moins ce que précise le rôle d'équipage. D'une manière générale, qu'ils soient gros ou petits, il est facile d'imaginer la promiscuité qui règne à bord de ces corsaires. Tous ces bâtiments sont commandés par des capitaines motivés, ayant reçu nominativement une commission en guerre. Certains navires armés « en guerre et marchandise » participent également à cette guerre de course jusqu'au milieu du xviii^e siècle.

1 Tx signifie ici, et dans tout cet article, *tonneaux*. Le tonneau de Colbert était une unité de mesure pour déterminer la jauge d'un navire.

La guerre de course granvillaise débute véritablement sous Louis XIV, grâce à l'énergie de son élite portuaire. Commence alors une succession d'actions brillantes, entrecoupées de revers et de frustrations diverses, qui ne s'achève qu'en 1811. Les résultats paraissent donc en dents de scie. Tout d'abord, sous Louis XIV, les succès sont au rendez-vous pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Grâce à une petite vingtaine de bâtiments armés en guerre *stricto sensu*, ou encore en « guerre et marchandises », les prises sont nombreuses et les profits importants. Un jeune capitaine granvillais fait sensation, Beaubriand-Lévesque, au point de se faire remarquer par Pontchartrain et de devenir corsaire du roi. Sa frégate, le *Jeune Homme*, qu'il confie parfois à d'autres capitaines, comme Jean Doublet, une célébrité honfleuraise, connaît 7 campagnes victorieuses sans être capturée, ce qui constitue une réussite exceptionnelle, même à l'échelle nationale. En revanche, durant la guerre de Succession d'Espagne, les succès semblent bien modestes.

Ce constat se répète sous Louis XV. La guerre de Succession d'Autriche voit l'efficacité des corsaires granvillais dans leurs entreprises, notamment sous l'impulsion d'un jeune armateur de 25 ans, particulièrement entreprenant, Léonor Couraye du Parc, avant de subir de nouvelles déceptions, lors de la guerre de Sept Ans. Sous Louis XVI et la guerre de l'Indépendance américaine, la ville renoue avec le succès, grâce à l'action d'entrepreneurs dynamiques, comme Nicolas Deslandes, qui arment des frégates de taille imposante. Comme celles-ci mènent de brillantes campagnes, Granville se hisse alors à la 3^e place des ports corsaires français métropolitains, par le nombre d'armements en course : 18 bâtiments qui accomplissent 24 campagnes, et par la valeur totale de ses captures : 3 485 747 livres. Sous la République et le Premier Empire, l'éclat est terni : on ne voit plus de grands bâtiments, ni de grandes actions, ni de captures extraordinaires ; peu de campagnes s'avèrent rentables. C'est pour cela que Granville met prématurément un terme à la guerre de course dans son port, dès 1811.

Il est difficile de dire si les gains furent importants, car toutes les liquidations de prises, qu'elles soient générales ou particulières, ont disparu en 1944. À l'évidence, certains armateurs ont fait fortune, comme Beaubriand-Lévesque, Léonor Couraye du Parc et Nicolas Deslandes. Des états de carrière le prouvent. Mais l'on est assez peu renseigné sur les autres. De même, les états de prise émanant du port de Granville sont rares, ce qui empêche de faire correctement un récapitulatif des captures réussies par les Granvillais. En revanche, si l'on en croit la correspondance avec le secrétariat de la Marine, on peut avancer que le nombre de campagnes déficitaires dépasse largement celui des campagnes bénéficiaires. Et pour cause : les deux tiers des navires corsaires granvillais connaissent un destin funeste. En effet, sur les 86 bâtiments recensés entre

1744 et 1811, 53 sont capturés, soit 62 %, 4 font naufrage, 1 explose, 1 disparaît en mer sans laisser de trace ; les 11 autres, qui restent, gardent encore leur mystère, faute d'archives suffisantes. Quant aux prises effectuées sur l'ennemi, leur valeur ne permet pas toujours de rentabiliser la campagne en course. C'est même rarement le cas, aux dires des armateurs. Seuls quelques chanceux y parviennent, comme Léonor Couraye du Parc ou Nicolas Deslandes, qui voient même leurs efforts récompensés puisqu'ils débouchent sur des anoblissements. Ce sont précisément leurs exemples qui motivent les autres armateurs à tenter leur chance dans la guerre de course, en dépit de mauvaises expériences vécues par la majorité d'entre eux.

Les équipages corsaires ne sont pas toujours de qualité. Loin s'en faut ! Il suffit de s'intéresser aux hommes qui les composent pour se rendre à l'évidence. Comme les levées sont fréquentes et que le commissaire aux classes appelle généralement les meilleurs matelots pour composer les équipages de Sa Majesté, les hommes compétents sont rares. Il ne reste trop souvent que des gens de mer de moindre intérêt, que les armateurs n'hésitent pourtant pas à s'arracher par tous les moyens : par la ruse, par l'argent, par des promesses de gains importants sur les prises à venir, ou par des promotions. Comme cela ne suffit pas, ils engagent tous les gens de mer dont la Royale ne veut pas, à savoir les novices et les mousses. Bon nombre de mousses ont seulement entre 12 et 16 ans, mais certains sont encore moins âgés. Le plus jeune d'entre eux, Augustin Béchet, n'a que 9 ans. Il s'est engagé sur le *Conquérant* en 1748. Cet enfant -mais peut-on encore le considérer ainsi ?- sait-il ce qui l'attend ? Oui, très certainement, car, malgré son très jeune âge, il a déjà accompli une campagne de pêche à Terre-Neuve. Ainsi, du haut de ses 9 ans, il connaît déjà les dures épreuves de la vie en mer.

Les armateurs recrutent aussi tous les gens de mer dont la Royale ne veut plus : les invalides ou hors de service, c'est-à-dire ceux qui ne sont plus aptes au service du roi en raison de l'âge, d'une maladie ou d'une incapacité physique. Grâce aux registres de l'inscription maritime, on remarque que ces invalides sont souvent des gens physiquement très diminués : ce sont des vieillards, des infirmes auxquels il manque un membre, des hommes incapables de fournir un gros effort physique à cause d'une hernie, incapables de monter en hauteur, des incontinents, des scorbutiques... Ils sont pourtant pris, car leur expérience peut encore servir auprès des novices. Si ces hors de service ne suffisent toujours pas, les armateurs sollicitent le « tout venant », c'est-à-dire des gens sans aucune compétence maritime, que le recruteur a quelque fois bernés, en les abreuvant d'alcool et de belles paroles, pour obtenir leur consentement. Sous l'Empire, ce peut être encore des étrangers, parfois même des prisonniers que l'on va chercher sur des navires capturés.

En revanche, la guerre de course fournit une occasion aux armateurs pour promouvoir leurs fils, leurs neveux, leurs cousins, ou encore ceux de leurs amis.

Ces jeunes gens de bonne famille, parfois âgés de 17 à 20 ans seulement, se retrouvent engagés comme officiers volontaires pour composer l'état-major du bâtiment. Ils y font leur expérience de la mer, y apprennent le commandement, espèrent se distinguer et gagner avantageusement leur part de butin. Les plus méritants d'entre eux deviendront alors capitaines d'autres navires corsaires. Les motivations de ces équipages sont diverses. Il s'agit bien entendu de laver les affronts infligés par la Perfide Albion, mais surtout, pour beaucoup, de survivre économiquement pendant la durée de la guerre. L'appât du gain peut aussi les inciter à s'engager, car chaque corsaire, du capitaine au simple mousse, rêve de faire fortune.

Tous ces hommes se retrouvent donc sur un bâtiment pour former un équipage, sous le commandement d'un capitaine choisi par l'armateur, souvent un homme de sa famille, en qui il place toute sa confiance. Cela peut être un fils, un frère, un beau-frère, ou encore un neveu ou un cousin. En temps de paix, la moyenne d'âge des capitaines terre-neuvas est de 39 ans. En temps de guerre, celle des corsaires est de 37 ans, ce qui ne les distingue guère des terre-neuvas. Le plus âgé des 110 capitaines corsaires connus entre 1744 et 1815, François Martin, a 64 ans ; il est venu de Saint-Malo pour commander la *Françoise du Lac*, en 1744. Comparativement, les frères Lévesque paraissent bien jeunes : Jean Beaubriand-Lévesque a 25 ans, André La Souquetière-Lévesque 22 et Antoine Lévesque vraisemblablement moins. En principe, il faut avoir au moins 25 ans et avoir accompli deux campagnes de trois mois sur les vaisseaux du roi pour pouvoir devenir capitaine. Dans la réalité, il n'est pas très difficile d'obtenir l'autorisation de commander un corsaire, surtout un petit, même si l'on n'a pas été reçu capitaine. En 1746, le roi Louis XV rappelle à l'Amiral de France qu'il autorise tous les négociants qui arment des bâtiments inférieurs à 50 tonneaux à en donner le commandement à des mariniers ou des matelots, sans les soumettre à aucun examen. En temps de guerre, il faut bien assouplir les règlements et accepter tous les candidats motivés dans l'intérêt de l'État.

Profitant de l'opportunité, quelques jeunes tentent l'aventure : en 1747, le matelot François Fillastre a 23 ans lorsqu'il commande l'*Entreprenant*, un petit bâtiment de 8 tx, tandis que l'officier volontaire Jean Baptiste Hugon en a 24 quand il conduit un autre petit bateau de 12 tx, l'*Huitre* ; l'année suivante, un autre volontaire, Philippe Teurterie, n'a que 20 ans lorsqu'il prend le commandement du *Zélande* de 45 tx, armé par son père.

Lorsque le navire appareille, le spectacle est impressionnant :

– c'est *un village*. L'équipage est considérable : plus de 300 hommes, parfois, y vivent ensemble, amassés dans un espace réduit, puant, toujours humide, où la

promiscuité et l'absence totale d'hygiène sévissent pleinement... sans parler des parasites qui embarquent à l'insu de tous ;

– c'est un « *garde-manger flottant* ». La nourriture emportée est importante : du lard, du pain, des œufs, des légumes, de l'eau, mais comme la plupart de ces aliments se corrompent très vite en mer, on emmène alors également du cidre, du vin, de l'eau-de-vie, et aussi des animaux vivants, que l'on se réserve comme nourriture fraîche à bord : des vaches, des moutons, des poules, des canards, qu'on réunit tant bien que mal sur le pont, sans oublier la nourriture pour tous ces animaux vivants ;

– c'est un « *chantier naval* ». Les artisans y sont nombreux pour faire face à toute sorte de problème technique : des charpentiers, des calfats, des voiliers, des poulieurs... ;

– c'est un *navire de guerre*, plus ou moins bien armé, avec plus ou moins de canons et de pierriers. C'est plus souvent du calibre moyen que du gros calibre. Le but est d'attaquer les bâtiments ennemis pour s'en emparer. À cet effet, on a embarqué des soldats, souvent des déserteurs de l'armée de terre ; si ce n'est pas le cas, ce sont tous les hommes à bord qui doivent se servir des armes pour défendre le navire ou bien pour en attaquer un autre.

– c'est aussi une *école militaire*. Tous les nouveaux venus reçoivent une formation accélérée au début de la campagne en mer, pour apprendre le maniement des armes et des canons, avant de se rendre sur la zone de chasse. Ce n'est qu'après cet entraînement nécessaire que le navire peut se rendre sur une zone de chasse pour y guetter une proie.

– enfin, c'est une « *ruche* » quand tout le monde s'active à son poste, parce l'on est attaqué par l'ennemi, et qu'il faut se défendre, ou bien fuir.

Le quotidien de ces hommes à bord paraît bien singulier. Le travail leur semble bien moins fatigant qu'une campagne de pêche à Terre-Neuve, où l'on n'a que 4 à 5 heures de repos pour dormir. Sur un corsaire, s'il est nécessaire de se rendre rapidement sur une zone de chasse, il faut ensuite attendre la rencontre de l'ennemi. C'est uniquement quand il chasse ou qu'il combat, qu'un corsaire devient productif. Cette attente peut durer longtemps, surtout qu'une minorité de l'équipage suffit aux manœuvres de la navigation : seulement 10 % de l'équipage sur une frégate. Si cette attente, faite d'oisiveté et de frustration, se prolonge trop, cela peut devenir insupportable et engendrer des mutineries, toujours difficiles à contenir. C'est précisément ce qui arrive en 1705 à la *Suzanne*, au large du Portugal. Une partie de l'équipage, comprenant des matelots, mais aussi des membres de la maistrance et des officiers-majors, profite d'une escale pour se rebeller contre le capitaine. On peut mettre cette révolte sur le compte de la fatigue du voyage – deux mois et demi de croisière

déjà effectués –, mais aussi sur le compte de la déception de n'avoir réussi qu'une seule prise, le manque de vivres, le désœuvrement et le découragement. C'est sans doute pour ces raisons que cette mutinerie ne sera d'ailleurs pas punie.

Pour éviter ce genre de mésaventure, il convient de capturer un navire ennemi au plus vite et, si possible, un bâtiment portant une riche cargaison. Force est toutefois de constater que les corsaires se contentent parfois de bien petites prises : il faut en effet calmer les matelots, mais aussi l'armateur et les actionnaires qui entendent bien rentrer rapidement et sûrement dans leurs frais. La tactique pour capturer est toujours la même : il s'agit d'approcher le plus avantageusement possible l'ennemi, généralement par la ruse – on hisse le pavillon de l'ennemi pour endormir sa confiance, ou on profite de la nuit pour s'en approcher. On essaie ensuite d'amariner son bâtiment sans trop l'abîmer, pour ne pas amoindrir sa valeur marchande. Lorsque l'adversaire réalise qu'il est attaqué par un corsaire, deux possibilités s'offrent à lui : soit résister, s'il pense pouvoir lutter à armes égales, soit s'enfuir, s'il en est encore temps. En réalité, les échanges de coups de feu sont rares : 10 à 15 % seulement des captures se font avec combat, par conséquent 85 à 90 % des prises se font sans même une fusillade. En général, une simple intimidation suffit à dissuader l'ennemi de se défendre et de fuir. Il se rend, sans opposer de résistance. En effet, il n'est pas facile pour un navire conçu pour la charge, donc large, profond et lourd, d'échapper à un navire corsaire, bâti pour la vitesse.

Quant aux abordages, ils sont plutôt exceptionnels. Sur les 238 prises retenues, pour lesquelles les circonstances de la capture sont bien détaillées, deux seulement se sont produits, dont un sans combat. Il convient cependant de préciser que lorsqu'une lutte est engagée entre des bâtiments ennemis, les combats peuvent être extrêmement violents, comme le prouvent les rapports de prises. L'on y déplore les blessures et les morts lorsque les navires échangent de nombreux coups de canons. C'est dans ces circonstances que les capitaines La Souquetière-Lévesque et Dry de la Turbotière perdent une de leurs jambes. D'autres y laissent leurs bras. Généralement, les blessés ne doivent leur salut qu'à leur forte constitution physique et à la chance, car les soins prodigués par le chirurgien du bord nous laissent aujourd'hui pantois. L'exemple de la *Françoise du Lac*, une goélette de 30 tx, suffit à démontrer la violence de ces combats et cette chance qui semblait sourire à certains blessés. En 1744, elle est violemment attaquée par des Anglais, avant d'être capturée. À son bord, se trouve un lieutenant de dix-huit ans, Georges-René Pléville Le Pelley, celui-là même qui deviendra amiral et ministre de la Marine sous le Premier Empire. Des deux côtés, on tire plusieurs bordées de canons. Dans ses mémoires, Pléville Le Pelley précise qu'il était déjà blessé au bras gauche par une mitraille et à la jambe gauche par une balle de fusil, lorsqu'un boulet ramé emporta sa jambe droite,

avant de « couper » aussi un autre officier en deux. C'est seulement après le quart d'heure de pillage que le chirurgien s'occupa de lui tant bien que mal. Il lui fit sommairement un garrot avec une spatule que Pléville Le Pelley dut lui même tenir. Il prit alors un couteau pour couper les chairs meurtries et une scie pour scier les os. Évidemment, on n'utilise ni anesthésiant, ni antiseptique. On saoule l'amputé avec du punch et du flip pour l'aider à supporter les douleurs, pendant les onze journées nécessaires pour arriver en Angleterre. Pour l'anecdote, notons qu'à vingt ans et à trente-trois ans, la jambe de bois, qu'on lui a confectionnée par la suite, fut de nouveau emportée par un canon.

232

Cette histoire met clairement en lumière la violence de certains combats, mais aussi la chance incroyable dont le Granvillais bénéficie. Il s'en sort plutôt bien, en tout cas mieux qu'en 1747 Mathieu Delarue, capitaine du *Thamas Koulikan*. Au cours d'un violent combat livré contre un vaisseau anglais plus puissant, il a le visage broyé par un boulet qui lui arrache la mâchoire et lui crève les yeux, tandis que son second, Jacques Mulot – également son beau-frère –, perd ses deux bras. Aveugle et muet, nourri à l'aide d'un entonnoir, Mathieu Delarue vivra encore pourtant pendant vingt ans. On l'appelle dès lors *Face d'Argent*, en raison du masque métallique qu'il porte désormais pour cacher sa cruelle difformité.

Malgré cette violence, les combats restent rares, comme nous l'avons vu. Devant ce faible pourcentage, l'on peut même s'interroger sur les dangers réellement encourus par les corsaires au cours de leurs campagnes. Est-ce à dire que la vie de corsaire semblait tranquille ? Certainement pas. La prosopographie de plusieurs centaines d'hommes montre que les dangers étaient bien réels, mais que leur nature différait sensiblement de celle que l'on imagine de nos jours.

Sur un total de 1350 hommes pris en considération entre 1706 et 1815, seulement 2 % ont été tués au combat, tandis que 5 % sont morts noyés ou portés disparus. Parmi eux, se trouvent de nombreux hommes d'équipage du *Granville*, une grosse frégate de 530 tx qui explose dans un combat contre une frégate anglaise, en 1757, parce que le feu a pris accidentellement dans la soute aux poudres. Sur les 316 hommes embarqués, on ne compte que 4 survivants. L'armateur Quinette de la Hogue perd ainsi simultanément son navire, sa fortune, et surtout son fils, qui commandait la frégate. Mais que l'on ne s'y trompe pas : l'horreur inspirée par cette mésaventure accidentelle ne doit pas nous faire oublier le faible pourcentage de morts. L'on ne meurt pas davantage en embarquant sur un corsaire que sur un terre-neuvier, où les conditions de travail sont extrêmement éprouvantes. Quant aux naufrages, il n'est pas démontré que les corsaires sombrent davantage que les morutiers en campagne à Terre-Neuve. En revanche, sur les 1350 hommes pris en considération, 57 % d'entre eux ont été capturés. Si l'on met tous ces résultats en perspective, l'on

arrive au résultat suivant : 36 % seulement des 1350 hommes engagés à bord d'un corsaire entre 1702 et 1815 ont pu échapper à la mort ou à la prison. Ce taux descend même à 30 % sous la Révolution et à 20 % sous l'Empire. C'est dire si le danger était réel.

À l'évidence, le plus grand risque pour les corsaires, c'était la capture et ses conséquences. Si au xvii^e siècle, la captivité ne durait que quelques semaines, il en fut tout autrement à partir de la deuxième moitié du xviii^e siècle, puisque de nombreux prisonniers furent retenus dans les prisons anglaises jusqu'à la fin du conflit. Sous la Révolution et l'Empire, la durée de captivité dépassait très souvent les 10 ans. Si certains prisonniers, comme les officiers majors, ont pu bénéficier de traitements de faveur, d'autres ont connu les pires souffrances dans d'infâmes forteresses ou sur des pontons répugnants, et y ont laissé leur vie. Au retour de la paix, beaucoup d'hommes sont revenus très éprouvés, au point de mourir dans les hôpitaux français, quelques jours après leur arrivée.

Quant aux évasions, leur rareté les rend exceptionnelles : une lors de la guerre de Succession d'Autriche, 5 pendant les guerres de la Révolution, et une seule sous l'Empire. Au total, cela fait 6 évasions réussies sur les 777 captivités observées dans la liste des 1350 Granvillais étudiés, soit 0,7 %. L'un d'entre eux, le capitaine Thomas Yon, parvient malgré tout à échapper quatre fois aux Anglais. Son histoire héroïque force l'admiration, car son obstination à refuser l'adversité, et sa force de caractère hors du commun l'ont toujours tiré des situations difficiles.

Quel regard peut-on alors jeter sur la vie d'un matelot corsaire ? D'une manière générale, le destin des équipages corsaires n'était pas heureux. Si une dizaine de capitaines corsaires ont vu leurs actions récompensées par des épées d'honneurs, si une bonne partie des officiers ont pu gagner des parts de prises importantes, bon nombre de matelots n'y ont trouvé que la misère et le manque de considération. Les mauvais traitements ne provenaient pas seulement des gardiens de prisons anglaises lorsqu'ils étaient prisonniers. Ils étaient malheureusement trop souvent le fait des armateurs et de certains capitaines, qui profitaient cruellement et honteusement de cette misère pour les exploiter davantage encore. Quant aux secours financiers adressés par l'État aux nombreux matelots blessés et traumatisés à la suite d'une campagne malheureuse ou d'une détention particulièrement éprouvante, ils furent malheureusement trop peu nombreux et trop peu importants. De temps à autre, l'on accordait des gratifications ou des pensions. Toutefois, sous l'Ancien Régime, une pension n'était pas un droit, mais seulement une grâce, que l'on voulait bien accorder à certains marins méritants. La Révolution entendit bien changer cette situation mais, faute d'argent, elle ne fit guère mieux.

Au terme de cette étude, des questions demeurent. Elles concernent principalement les gains et les pertes, la rentabilité de la course. Paradoxalement, ces thèmes sont d'une manière générale les mieux connus dans les autres ports français depuis les travaux d'historiens comme Jean Meyer, André Lespagnol et Patrick Villiers qui ont su faire avancer l'étude de la guerre de course du point économique. À Granville, rien de tel : dans bien des cas, ces interrogations d'ordre économique resteront donc sans réponses, puisque les archives de l'Amirauté granvillaise ont disparu. L'étude sociale de l'activité corsaire s'avère plus aisée à mener, grâce aux archives de l'Inscription maritime, encore conservées aux Archives de la Défense à Cherbourg. Il est permis pourtant d'espérer, car le hasard fournira peut-être un jour l'occasion de trouver des documents du plus grand intérêt, cachés dans quelques registres d'archives méconnus, ou chez des particuliers. Ceci permettrait assurément de hisser à nouveau les voiles pour écrire un nouveau chapitre de l'histoire maritime des corsaires de la Manche.

ROCHEFORT ET LES COLONIES AU XVIII^e SIÈCLE : UNE NOUVELLE APPROCHE POUR L'HISTOIRE DES ARSENAUX

Sébastien Martin
Docteur en histoire

Arsenal modèle de Louis XIV, Rochefort fut envisagé comme une pièce maîtresse du dispositif maritime de la France. À partir la guerre de la Ligue d'Augsbourg, à côté de la construction, de l'entretien et de l'armement des navires de guerre, Rochefort se vit aussi confier la mission particulière de ravitailler les colonies de la France. Souvent énoncée par l'historiographie, cette réalité fut longtemps un sujet en friche. Notre thèse¹ a donc consisté à reconsidérer ce qui forma longtemps un simple présupposé, plus souvent suggéré que réellement détaillé dans sa globalité.

Cadre de ce travail, le XVIII^e siècle offre un arrière-plan de choix à l'examen de la réalité rochefortaise. La période en question fut un temps d'exploitation économique poussée des colonies, au-delà de la simple prédation des ressources naturelles, ce qui impliquait une marine forte. À l'échelle locale, le XVIII^e siècle fut aussi l'époque où la mission coloniale de Rochefort acquit une certaine consistance.

Dans l'espace, l'aire coloniale rochefortaise, en dépit de l'absence de textes officiels la définissant, fut pour l'essentiel un monde atlantique, comprenant, jusqu'en 1763, la Nouvelle-France, à laquelle la Guyane peut être ajoutée, mais également les Antilles, avec la Martinique, la Guadeloupe, et Saint-Domingue, augmentées après la guerre de Sept Ans de l'île de Sainte-Lucie. En 1769, plusieurs possessions retirées à la Compagnie des Indes furent ajoutées au territoire de l'arsenal : Gorée, Juda, les îles de France et de Bourbon.

Parmi les sources disponibles pour cette étude, les premières pouvant être mentionnées sont bien évidemment les archives de la Marine conservées au Service historique de la Défense de Rochefort, avec la correspondance portuaire (sous-série 1 E) et les archives coloniales du port, cotées 1 R. Dans le fonds Marine des Archives nationales, d'autres sources ont été très utiles pour

¹ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, thèse pour le doctorat, université de Nantes, 2012.

appréhender la réalité de l'arsenal : la sous-série D2, relatives aux « travaux hydrauliques et bâtiments civils », et les fameux « Abrégés de la Marine »². Pour sortir de l'arsenal, les archives notariales ont également été consultées pour connaître les personnels de la marine à la ville. Dans le même esprit, certains fonds privés offrent bien des possibilités : c'est le cas des archives de la maison de commerce bordelaise Gradis, conservées aux Archives nationales³. À partir ou à cause de la physionomie de ces sources, des choix méthodologiques se sont imposés. Une exploitation raisonnée, à partir d'un échantillonnage par grappes d'années sur six périodes entre 1723 et 1792, a été pratiquée, ce qui a permis de nourrir plusieurs bases de données sur les cargaisons, les navires, ou encore les fournisseurs.

Au terme de notre étude, il a été possible de conclure que la Marine a bien dédié l'un de ses arsenaux au ravitaillement des colonies. La mobilisation nécessaire a laissé des traces. Qu'il s'agisse des 926 mouvements de navires ou des 38 000 migrants répertoriés, qui ne sont que des minima, l'arsenal, et plus largement la ville, portent indéniablement les marques de cette mission. L'on dispose avec Rochefort d'un nouveau point d'observation privilégié de la relation que la monarchie a entretenue avec la mer⁴, car en ces lieux se joua la partition de la France outre-mer.

Le bilan rochefortais appelle en outre à repenser la valeur des engagements maritimes et coloniaux de la France au XVIII^e siècle. La Marine opéra sans doute un assez bon choix en faisant de Rochefort son arsenal des colonies, d'autant plus que cela lui permit d'utiliser, de rentabiliser pourrait-on dire, des infrastructures de moins en moins adaptées au regard de l'évolution des navires de guerre au XVIII^e siècle. Cette relecture de la situation de Rochefort nuance ainsi bien des jugements négatifs quant à l'arsenal. Elle contribue à expliquer pourquoi la Marine maintint à Rochefort un arsenal en dépit de biens des inconvénients.

Ce nouvel éclairage est également important pour connaître les liens qui existèrent entre la Marine et l'économie au XVIII^e siècle. À travers le service des colonies, les fournisseurs de la Marine ont pu être approchés au plus près. Les retombées économiques issues du service des colonies permettent d'envisager sous un angle local quel put être le poids de la Marine dans le développement économique du royaume au XVIII^e siècle. À l'échelle de Rochefort, les colonies, et tous les trafics qu'elles autorisèrent, constituèrent un réel contrepoids à la monoactivité de l'arsenal. Cela montre ainsi que le monolithisme économique

2 Archives nationale (AN), fonds Marine, série G.

3 AN, fonds Gradis.

4 La remarque s'insère à la suite de l'opinion exprimée sur le littoral par Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 10.

propre aux villes-arsenaux⁵ put parfois être dépassé, confirmant pleinement pour la France l'existence d'interactions entre Marine, économie et société⁶. Il est également établi que la mission coloniale de l'arsenal imprima un caractère particulier à la ville, permettant à ses habitants de vivre à l'heure des colonies.

Au final, si cette étude montre que, dans la quête de la puissance sur mer, la logistique eut sa part, tout autant que les hommes, les navires, et les finances, elle témoigne aussi de l'évolution des paradigmes en histoire maritime.

5 Gérard Le Bouëdec, Sylviane Llinarès, « Les arsenaux face aux enjeux géostratégiques atlantiques (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Christian Herman (dir.), *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles)*, Nantes, Presses académiques de Nantes, 2002, p. 149-160.

6 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.

LES ANCRÉS À JAS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE MARITIME, DE L'ANTIQUITÉ AU MILIEU DU XX^e SIÈCLE

Marine Sadania

Doctorante en archéologie

Université de Nantes, LARA, UMR 6566 CReAAH

LUNAM Université

Les agrès – voiles, cordages, etc. –, les instruments de navigation et les apparaux – gouvernail, ancres, etc. – composent l'équipement classique d'un navire, quelle que soit son époque, pour voguer sur les mers et océans. Les ancres, indispensables aux navires, sont systématiquement embarquées à bord, et en nombre, qu'il s'agisse de la plus modeste embarcation ou du plus grand bâtiment militaire. Elles permettent d'arrêter, fixer, retenir le navire en un point donné, mais également lorsqu'il est en difficulté – vent, courant, etc. – à le ralentir et l'arrêter durant cette déroute. Elles peuvent aussi servir de point d'appui fixe pour haler le bâtiment. Aucun bateau ne peut s'aventurer en mer sans moyen de s'y stabiliser : à ce titre, le mouillage est une pratique aussi ancienne que la navigation elle-même.

La sécurité du navire dépend de la qualité de ses ancres. Elles nécessitent donc une attention toute particulière : le choix des matières premières et les procédés employés pour leurs fabrications sont mûrement réfléchis. Elles doivent notamment résister à une traction forte et continue. De nombreux auteurs témoignent des enjeux liés aux ancres : « Comme c'est des ancres que dépendent le plus la fortune & la vie des Navigateurs, & par conséquent aussi la fortune des Marchands, & quelquefois celle des États, il ne faut pas manquer de les faire du meilleur fer »¹. « L'ancre est si nécessaire à un vaisseau, qu'elle doit être aussi parfaite dans sa forme que le génie de l'art puisse la rendre »².

1 Nicolas Aubin, *Dictionnaire de Marine contenant les termes de navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, J. Covens et C. Mortier, 1702, p. 37.

2 Louis-Marie Bajot, *Annales maritimes et coloniales, ou Recueil de lois et ordonnances royales, Réglements et Décisions ministérielle, Mémoires, Observations et Notices particulières, et généralement de tout ce qui peut intéresser la Marine et les Colonies, sous les rapports militaires, administratifs, judiciaires, nautiques, consulaires et commerciaux*, Paris, Imprimerie royale, 1823, p. 151.

Aujourd'hui, les ancres sont devenues fiables grâce aux évolutions de la métallurgie. L'image et la fonction des ancres paraissent à chacun évidentes, mais que connaît-on vraiment de ces éléments de marine – diversité des formes, spécificités des arsenaux, etc. – ? De plus, la datation d'une ancre à 100 voire 200 ans près reste encore à ce jour très difficile.

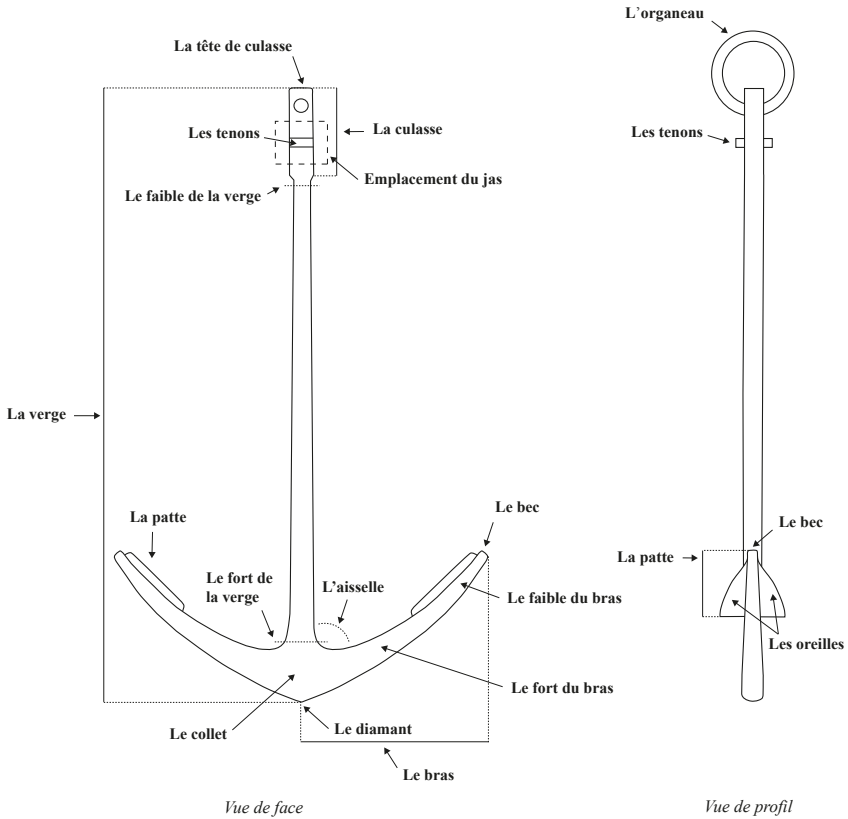
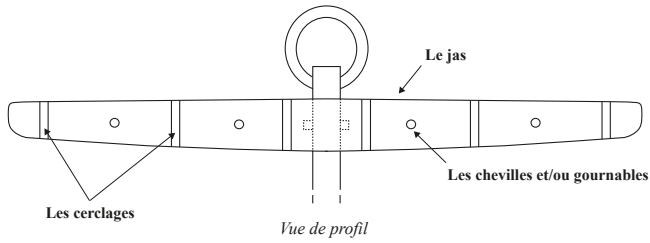
240

Les ancres à jas correspondent à une grande famille d'ancres présente dès l'Antiquité et qui perdure jusqu'au milieu du ^{xx}e siècle. La pièce principale qui forme une ancre, se nomme *la verge*, au bout de laquelle se trouvent deux pièces plus ou moins courbes, nommées *les bras* (**Figure 1**). Ces derniers sont porteurs de deux *pattes*, elles-mêmes composées d'*oreilles* et d'un *bec* (**Figure 1**). *Le jas* est placé perpendiculairement à l'axe des bras et assure l'accrochage de l'ancre dans les fonds marins (**Figures 1 et 2**). Sans jas, l'ancre tomberait à plat sur le sol, et placée ainsi, elle chasserait n'offrant aucune résistance au navire face au courant ou au vent, tandis qu'avec la présence d'un jas, une fois le câble en tension, l'ancre vrille, et l'une des pattes vient alors s'enfoncer dans le sol (**Figure 2**). Le jas joue donc un rôle essentiel. Il peut être constitué de différents matériaux – plomb, bois, fer, etc.

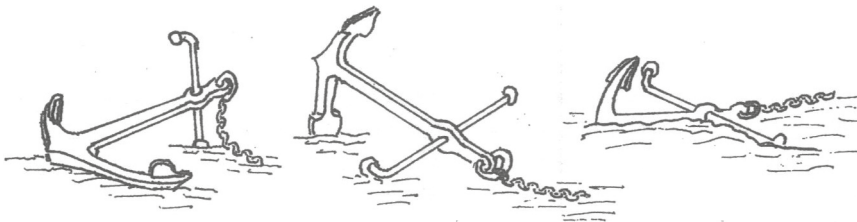
L'étude des ancres permet d'aborder de nombreuses problématiques allant de la définition de l'objet, à sa fabrication, à sa technologie et également à son utilisation. Cette recherche est née d'une difficulté de la part des archéologues sous-marins à étudier, comprendre et interpréter ces objets pourtant omniprésents sur les sites archéologiques. Ce travail s'inscrit dans le cadre d'un doctorat d'archéologie débuté en octobre 2010 au sein de l'université de Nantes sous la direction de Martial Monteil (université de Nantes) et d'Éric Rieth (université Panthéon-Sorbonne). Les réflexions proposées au cours de ce texte sont bien entendu tributaires d'un état de la recherche.

RELATION ENTRE UN NAVIRE ET SES ANCRES

Sollicitées à de très nombreuses reprises, les ancres font l'objet d'une attention particulière au moment de leur fabrication. La production a constamment évolué, à la recherche de perfectionnements et d'une plus grande résistance. Les faiblesses des ancres sont bien connues. Les échanges incessants entre les ingénieurs de la Marine, les arsenaux et les maîtres-ancriers en charge de leur fabrication, témoignent de la volonté de les améliorer sans cesse. Ainsi, les risques de casse, de perte et d'abandon forcé entraînent un chargement en nombre de ces éléments. À bord, elles disposent de postes différents en fonction de leur poids. La relation entre un navire et ses ancres est très forte : le nombre, le poids et les proportions de celles-ci dépendent des dimensions du navire auquel elles sont attribuées.



1. Terminologie de l'ancre à jas en bois (réalisation : M. Sadania)



2. Fonctionnement du jas,

dans Jacques Gay, *Six millénaires d'histoire des ancres*, Paris, PUPS, 1997, p. 248

D'une manière générale, les navires de guerre français étaient dotés de 6 à 8 ancres. Les informations concernant les approvisionnements et le nombre des pièces à bord des navires marchands sont très minces. Nous aborderons, ici, les normes données pour la marine de guerre. En place sur le navire, les ancres portent un nom et, au fond de la mer, en fonction de leur position, elles peuvent être désignées par d'autres termes – ancre de flot, ancre de terre, etc.

La plus forte des ancres est nommée *grande ancre*, *maîtresse ancre*, *ancre de miséricorde*, etc. Il s'agit d'une pièce de réserve qui ne sert qu'en cas d'extrême nécessité. Placée le long de l'épontille arrière, dans la grande écouteille, elle est accrochée les bras vers le haut et son jas est démonté³. À titre d'exemple, un vaisseau de 74 canons était muni d'une ancre maîtresse de 5 900 livres, soit une pièce de 5,20 mètres⁴. Certains capitaines n'en voulaient pas : en effet, dans les situations de danger, le temps de la sortir et de la parer, le péril était passé⁵. Viennent ensuite, les *ancres de bossoirs*, nommées ainsi parce qu'elles sont toujours suspendues aux bossoirs, parées pour être facilement jetées à la mer. La principale ancre de bossoir est intitulée *seconde ancre*⁶. L'*ancre d'affourche* est la plus faible des ancres de bossoirs. Elle sert de renfort lorsque la seconde ancre est mouillée ; on dit alors que le navire est affourché. Mouillées de part et d'autre du navire – une à bâbord et une à tribord –, ces ancres retiennent ensemble le bateau contre le flot et le jusant. La zone d'évitage est réduite grâce à cette technique de mouillage⁷. L'*ancre de touée* ou *ancre à jet* est l'une des plus petites du navire, et se situe au niveau des porte-haubans. Plus facile à manipuler, elle est portée à l'endroit désiré grâce à la chaloupe et s'utilise ensuite pour haler le navire afin de le changer de place⁸. Les *ancres à empenneler*, de dimensions et poids plus faibles que toutes les autres, sont placées le long des porte-haubans⁹. Elles servent à assurer un mouillage : la *seconde ancre* constitue le mouillage principal et l'*ancre à*

242

3 Pierre-Marie-Joseph Bonnefoux, François-Edmond Pâris, *Le Dictionnaire de la marine à voile et à vapeur* [1848], rééd. Paris, Éditions de la Fontaine au roi, 1994, p. 34.

4 Daniel Lescallier, *Traité du Gréement des vaisseaux et autres batiments de mer* [1791], Grenoble, Éditions des quatre seigneurs, 1973, p. 284.

5 René-Antoine Ferchault Réaumur, *La Fabrication des ancres lue à l'Académie en 1723 (avec des notes et additions de M. Duhamel)* [1723], rééd. Paris, Bibliothèque de l'image, 2002, p. 51-52.

6 P.-M.-J. Bonnefoux, F.-E. Pâris, *Le Dictionnaire de la marine à voile et à vapeur* [1848], *op. cit.*, p. 34.

7 Honoré Sébastien Vial du Clairbois, *Encyclopédie méthodique. Marine*, dédiée et présentée à Monseigneur le Maréchal de Castries, Ministre et Secrétaire d'État au Département de la Marine, Paris, Chez Panckoucke, 1783, p. 19.

8 Jacques Bourdéd de Villehuet, *Manuel des marins, ou explication des termes de marine*, L'Orient, Chez Le Jeune, 1773, p. 28.

9 D. Lescallier, *Traité du Gréement des vaisseaux et autres batiments de mer* [1791], *op. cit.*, p. 283.

empenneler est mouillée plus au large et rattachée à la première, de telle façon que si la seconde ancre venait à chasser, l'ancre à empenneler serait là pour limiter la perte de tenue du navire.

Le nombre d'ancres à bord laisse imaginer l'importance de la production afin de fournir l'ensemble de la marine de guerre et marchande. Toutes ces ancres servent au mouillage et à la manœuvre du navire. Les capitaines et leurs matelots doivent faire preuve de grandes qualités techniques et d'expérience afin de disposer le navire en sécurité. Ils doivent notamment faire les bons choix afin d'appliquer les techniques de mouillage les plus adaptées à la zone en fonction du vent et des courants dominants – affourcher, empenneler, etc.

LES ANCRES, BIENS CULTURELS MARITIMES

Découvertes régulièrement sur nos côtes, les ancres n'ont pas toujours suscité l'intérêt des archéologues, des historiens, etc. Les activités de pêches – chalutage ou dragage – entraînent de fréquentes découvertes. Ces pièces archéologiques sont ensuite ramenées à terre, pour libérer les pêcheurs de lourds fardeaux. Il est en effet très fréquent d'observer dans les villes littorales des ancres ornant des parterres municipaux et des jardins privés. Pourtant, ces objets sont soumis à la réglementation de la protection du patrimoine. Au même titre que les canons, les ancres issues du domaine public maritime sont des biens culturels maritimes et doivent faire l'objet d'une déclaration de découverte auprès des affaires maritimes dans les quarante-huit heures – Code du patrimoine, livre V, article L532-3. Cette formalité, pourtant obligatoire, n'est que rarement effectuée. De ce fait, nombre de découvertes ne sont pas connues du service de l'État en charge de ce patrimoine, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM).

L'inventaire des découvertes

Depuis 2008, un inventaire des ancres à jas – plomb, fer, bois, acier – a été mis en place sur les côtes bretonnes, puis étendu en 2010 à la façade atlantique française, de Saint-Malo à Hendaye. Auparavant, le nombre de découvertes était très incertain ; aujourd'hui, grâce à cet inventaire inédit et toujours en cours, on peut évaluer plus précisément la quantité de pièces archéologiques : plus de 500 références entre Saint-Malo et Rochefort. Ces résultats sont, bien entendu, tributaires de la recherche. Cet inventaire associe un travail de dépouillement de tous les dossiers d'opération – rapports de fouille, expertises, etc. – conservés au DRASSM, à Marseille depuis la création du service en 1966, et une prospection pédestre sur une frange côtière allant de 0 à 30 km. Le travail de prospection consiste à parcourir le littoral en voiture à la recherche d'ancres. En s'aidant

de cartes IGN, la recherche suit un maximum le trait de côtes, en accentuant les recherches autour des ports historiques et actuels. Cette prospection, basée sur une exploration côtière complémentaire d'une enquête orale menée auprès des services locaux du patrimoine et du tourisme – mairie, musée, service technique, association, etc. – a pour objectif de retrouver ces ancres inédites ramenées à terre par des plongeurs ou des pêcheurs.

Une fois repérées, elles font l'objet d'un enregistrement systématique à l'aide de fiches descriptives – positionner, mesurer, photographier, etc. –. L'emplacement et la position de l'ancre, enfouie en partie dans le sol ou recouverte par la végétation, peuvent cependant en limiter l'étude. Par ailleurs, pour la plupart, elles n'ont pas été traitées contre l'oxydation, ce qui entraîne de multiples pertes d'informations et dégradations. Pour collecter, enregistrer et traiter ces informations, une base de données a été créée regroupant les renseignements recueillis sur le terrain¹⁰.

244

À l'heure actuelle, le recensement des ancres a permis d'en dénombrer 549 de Saint-Malo à Rochefort. Le nombre de pièces ramenées à terre est désormais plus conséquent que le nombre de pièces référencées en mer : 174 ancres *in situ* et 375 exposées sur le littoral. Elles s'échelonnent entre 1,25 m pour la plus petite et 6,10 m pour la plus imposante. Elles sont datées entre le 1^{er} siècle de notre ère et le milieu du xx^e siècle, mais les ancres antiques et médiévales restent rares. La majorité du corpus concerne les périodes moderne et contemporaine, du xvii^e au xix^e siècle. Pour autant, la rareté des découvertes antiques et médiévales n'est pas significative d'un non emploi des ancres à jas, mais simplement d'un état de la recherche et des conditions particulières de conservation en Atlantique – marées, courants, etc. Ainsi, la découverte d'un jas en plomb au large de Belle-Île-en-Mer témoigne de l'utilisation de modèles communs avec la Méditerranée¹¹. Les ancres en fer antiques sont également rares ; on note tout de même une pièce exceptionnelle issue de la Seine à proximité d'Aizier (Eure). Mise au jour lors d'un dragage au xix^e siècle, elle constitue un témoignage exceptionnel de la navigation sur ces côtes¹². Les ancres médiévales font rarement l'objet de mises au jour, mais quelques exemplaires illustrent malgré tout la navigation à cette époque. Ainsi, deux ancres, l'une provenant de l'embouchure de la Loire et

10 Marine Sadania, *Les Ancres en fer en Bretagne*, mémoire de Master 1 d'archéologie, université Rennes 2, 2009 ; *id.*, *Les Ancres en fer en Bretagne*, mémoire de Master 2 d'archéologie, université Rennes 2, 2010.

11 André Lorin, *Campagne archéologique 2000, Prospection-inventaire*, texte non publié, Archives scientifiques du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, p. 3-5.

12 Jimmy Mouchard, Marine Sadania, « L'ancre à jas mobile d'Aizier (Eure) », *Cahiers d'archéologie subaquatique XIX*, 2012, p. 41-47, *loc. cit.*, p. 41.

une autre de celle de la Charente¹³, attestent de l'emploi et des spécificités des éléments de marine au Moyen Âge. Les données modernes et contemporaines, aussi nombreuses soient-elles, ne sont pas pour autant clairement attribuables à une origine ou à une datation. En effet, de nombreuses pièces ont été retrouvées hors contexte, ou leur provenance est aujourd'hui oubliée. De plus, les ancres présentes sur des sites archéologiques datés sont généralement peu étudiées. Il est très rare de consulter des rapports de fouille archéologique sous-marine où les mesures et les observations ont été faites avec précision. On constate également une absence totale de dessin à l'échelle de ces pièces. De ce fait, leur étude et leur compréhension en sont ralenties. Il a ainsi été nécessaire de proposer à ces acteurs de l'archéologie des fiches d'enregistrement types afin de disposer d'observations et de mesures similaires pour entreprendre des comparaisons fiables entre les sites. Ce projet d'inventaire, toujours en cours, devrait s'achever en 2012 dans le cadre de ce doctorat.

La cartographie

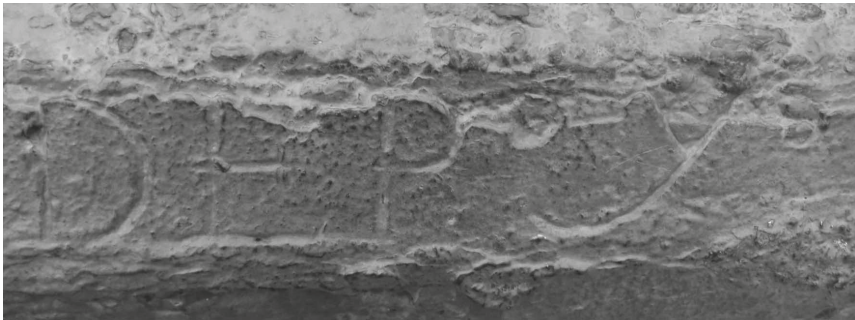
L'étude de la répartition des découvertes constitue un pan essentiel de la compréhension des ancres, livrant ainsi une vision d'ensemble. Cependant, l'analyse cartographique ne peut se faire qu'en surmontant de nombreuses difficultés : les trouvailles anciennes sont bien souvent non géolocalisées, les activités de pêche influent sur la fréquence des découvertes, et les secteurs de recherche privilégiés favorisent également les mises au jour. La cartographie demeure malgré tout un outil indispensable à la compréhension des pratiques et des zones de mouillage privilégiées à telle ou telle époque. Les découvertes *in situ* d'ancres peuvent correspondre à plusieurs faits archéologiques : le plus fréquemment à des pertes ou à des abandons, parfois à des délestages, plus rarement à des naufrages. Les ancres constituent alors le témoin du passage d'un navire dans une zone donnée, attestant ainsi des routes maritimes empruntées, et parfois même d'échanges, de circulations de biens et de personnes. Afin de pouvoir répondre à tous ces aspects à partir de l'étude d'une ancre, il est nécessaire d'en connaître les spécificités et les évolutions au cours du temps.

L'identification des pièces

Par suite de son omniprésence sur les gisements et les sites archéologiques, l'ancre pourrait se révéler être un excellent marqueur chronologique et culturel,

¹³ Jean-François Mariotti (dir.), « Prospection du lit mineur et des berges sur le site médiéval de Taillebourg-Port d'Envaux (Charente-Maritime) : un secteur d'activité lié à la Charente », *Revue Aquitania*, 21, 2005, p. 299-336, *loc. cit.*, p. 325.

mais les lacunes documentaires et un état de la recherche peu avancé limitent, pour l'heure, les interprétations possibles. Pour autant, de grands aspects morphologiques et techniques permettent d'ores et déjà de mettre en avant des spécificités selon les époques, les pays et même les arsenaux – forme, proportion, etc. –. De plus, la relation entre un navire et ses ancres est très forte : les proportions du bateau définissent le nombre, le poids et les dimensions des ancres embarquées à bord. Dans une zone de mouillage, l'étude de ces pièces permet donc de connaître le type et le tonnage du bâtiment qui y a séjourné. Les ancres, encore mal connues, livrent petit à petit leurs secrets. Les sources textuelles, iconographiques et archéologiques montrent bien l'importance et la place essentielle de ces objets dans l'histoire maritime. Pour les périodes moderne et contemporaine, les données d'archives sont considérables et en cours d'analyse. La richesse des sources concerne généralement des données sur les navires militaires. Les approvisionnements des équipements des navires marchands demeurent mal documentés. D'autres indicateurs permettent d'aider à l'interprétation d'une ancre : les inscriptions portées à la surface du métal livrent des informations précieuses concernant la provenance, la datation et la production (**Figure 3**).



3. Inscriptions gravées dans la verge d'une ancre découverte au large du Morbihan : DEP°Y° (Deptford Yard). Cette marque correspond au chantier naval anglais de Deptford sur la Tamise (photo : M. Sadania)

Par ailleurs, ces objets métalliques associant divers matériaux bois, cordages, métaux – fer, plomb, acier –, illustrent également les évolutions techniques, les échanges et la diffusion des connaissances. Les ancres découvertes sur nos côtes proviennent de navires aux nationalités variées : française, anglaise, espagnole, etc., nécessitant ainsi une connaissance beaucoup plus large des spécificités des ancres étrangères. Cet élément de marine, omniprésent et qui se conserve relativement bien, constitue un marqueur chronologique et culturel qu'il est

nécessaire de connaître avec plus de précision afin d'aider à la compréhension des épaves ou gisements archéologiques.

Les ancres, symboles de la sécurité à bord d'un navire, sont à la fois ordinaires et indispensables. Ces éléments de marine toujours employés aujourd'hui sont devenus des éléments fiables qui ne participent plus autant à la réussite d'un navire. Régulièrement décontextualisées et exposées dans l'espace urbain des villes côtières, les ancres constituent bel et bien un objet archéologique appartenant à l'histoire maritime. Leur étude associe diverses problématiques allant de la définition même de l'objet à sa datation, à l'étude de sa production et à son utilisation. Cet élément omniprésent sur les sites archéologiques sous-marins pourrait se révéler être un témoin important d'une époque, d'un pays, si leur compréhension était mieux cernée. Ce travail de doctorat en cours de recherche a montré l'intérêt et la pertinence de l'étude des ancres et le rôle que peut jouer leur étude dans l'identification et l'interprétation d'un gisement sous-marin.

Les ancres font partie des plus grosses pièces forgées depuis l'Antiquité jusqu'à des périodes récentes et témoignent des importants moyens mis en œuvre pour leur fabrication. L'étude de la métallurgie de l'ancre contribue donc à la connaissance de l'objet en lui-même, mais également à l'étude de l'histoire industrielle et économique du pays. La métallurgie de cet objet de marine est complexe et toujours novatrice, à la recherche de perfectionnements constants. La relation entre un navire et ses ancres est très forte. Leurs analyses permettent donc de contribuer à l'évaluation du type et du tonnage du navire, mais également à une meilleure connaissance de l'évolution de la navigation. Sans oublier que, jusqu'à l'apparition des chemins de fer, les communications fluviales et maritimes constituaient les principaux réseaux d'échanges en termes de rapidité, de coût et de fiabilité. Par leur importance, leur dimension, leur rôle à bord, les ancres apportent de nombreuses informations. Enfin, la fragilité des épaves de bois sur nos côtes fait de l'ancre l'unique témoin d'un passage, d'un échange, ou même d'un naufrage aujourd'hui oublié.

ANNEXE

LES SOURCES

248

L'étude et la compréhension des ancres nécessitent une confrontation de sources d'époques et de natures variées. Les sources archéologiques correspondent bien entendu à la première approche possible. Ainsi, un recensement des données archéologiques a été mis en place afin de constituer un corpus documentaire enrichi disposant d'informations précises et d'une couverture photographique (Sadania 2009 et Sadania 2010). Les sources textuelles constituent un pan essentiel à l'interprétation de cet élément de marine. Les archives de la Marine conservent une multitude de documents ayant trait aux ancres. Des mentions anciennes peuvent être mises en avant, comme un détail dans la description des ancres des navires Vénètes par César dans la *Guerre des Gaules* : « Les vaisseaux ennemis, eux, étaient construits et armés de la manière suivante. [...] les ancres étaient retenues par des chaînes de fer, au lieu de cordages [...] »¹⁴. La majorité des documents textuels concerne plutôt les périodes modernes et contemporaines. Les ancres ne constituant plus désormais une part dans la réussite d'un navire, nous avons occulté les difficultés rencontrées par les marins des époques passées. Ingénieurs, entrepreneurs, intendants ne cessent de correspondre sur ce sujet. Ils abordent ainsi les défauts, les enjeux, la fabrication, les acheminements, les importations, etc. Les archives nationales, notamment les séries B² (Ordres et dépêches) et B³ (Lettres reçues), livrent de nombreux témoignages de ces échanges perpétuels entre les ports, le pouvoir et les centres de production. La série D (Matériel) et plus particulièrement la sous-série D³ (Approvisionnements et subsistances) conservent de nombreux mémoires évoquant la fabrication et les proportions des ancres. Le Service historique de la défense, dans ses sites de Vincennes, Rochefort et Brest, permet également de consulter des documents relatifs aux ancres. Ces sources textuelles se constituent principalement de correspondances, mais également de tables de proportions, de plans, de croquis, de tableaux, etc.

Les sources imprimées telles que les dictionnaires de la Marine, les traités d'architecture naval, les mémoires de l'Académie des sciences constituent des sources essentielles à la compréhension des ancres. Les Dictionnaires de la Marine, qui s'échelonnent entre le xvii^e et le xx^e siècle, livrent notamment des

¹⁴ Jules César, *La Guerre des Gaules* [I^{er} siècle av. J.-C.], Paris, Les Belles Lettres, réédition 1997, livre 3, chap. XIII, p. 66-67.

données très riches concernant l'évolution de la terminologie, des pratiques de mouillages, etc. La confrontation de l'ensemble de ces sources livre un état réel des enjeux et des difficultés de l'époque en lien avec cet objet qui fait partie de l'équipement de base d'un navire.

Les données iconographiques sont nombreuses et fournissent des renseignements précis sur le fonctionnement, les formes, et la pratique des ancres. Symbole de la marine, des marins et de la mer en général, la figure de l'ancre, qui peut être représentée de manière simplifiée, figure à de nombreuses reprises sur de multiples supports : boutons, emblèmes, architectures, etc. Ces représentations peuvent être d'une grande qualité technique et offrent alors une image de la réalité. Pour les périodes anciennes – Antiquité et Moyen Âge –, les données archéologiques étant rares, l'iconographie se révèle comme un atout essentiel à l'identification de ces pièces.

Ces sources nombreuses demeurent en cours d'étude. Les données étrangères ne doivent pas être négligées. En effet les mers, les océans, sources de lien entre les nations, laissent sur nos côtes françaises des traces du passage de ces navires – délestages d'ancres et de canons, naufrages, etc. Pour une meilleure lecture de toutes ces données archéologiques, l'étude de ces sources étrangères se révèle indispensable pour la compréhension de l'objet, mais également pour aider à la comparaison entre les puissances maritimes.

LES BORDELAIS DU BOUT DU MONDE :
DEUX DYNASTIES DU GRAND COMMERCE DE L'OUTRE-
MER, LES DENIS ET LES BALLANDE, ENTRE INDOCHINE ET
OCÉANIE, TRAJECTOIRES CROISÉES,
DU DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE AUX ANNÉES 1950

Delphine Boissarie

Doctorante,

*Centre des mondes modernes et contemporains,
Université Michel-de-Montaigne, Bordeaux III*

251

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 16 • PUPS • 2012

« L'histoire du négoce ne se confond pas avec celle des ports d'où il est originaire et même où les maisons de commerce ont leur siège, elle est par nature cosmopolite », souligne Paul Butel dans son ouvrage sur les dynasties bordelaises¹. De la même manière, il pourrait sembler quelque peu artificiel de souligner à nouveau l'identité bordelaise du groupe Ballande et du groupe Denis car, aujourd'hui, la diversité de leurs territoires d'implantation et de leurs activités en font des multinationales ; et c'est bien ainsi que ces entreprises familiales centenaires comptent aborder le XXI^e siècle, dans un esprit global. La maison *Denis Frères*, fondée en 1862 à Saïgon par quatre frères bordelais, qui est devenue aujourd'hui une *holding* domiciliée en Suisse, présente en Amérique du Nord, en Australie, en Asie du Sud-Est, dans l'océan Indien, en Europe, s'apprête à fêter son cent cinquantième anniversaire². De son côté, la famille Ballande vient d'être classée par l'hebdomadaire *Challenges* au 224^e rang des fortunes de France, et le chiffre d'affaires du groupe, déployé depuis la Nouvelle-Calédonie vers le Vanuatu, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Hong-Kong et la Polynésie, est estimé à 300 millions d'euros³.

Néanmoins, dans la mémoire du Port de la Lune, les Denis et les Ballande demeurent des représentants du rayonnement commercial du port aquitain à l'époque coloniale. Notre propos soulignera la coïncidence de leur rythme

1 Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises. Splendeur, déclin et renouveau*, Paris, Perrin, 2008, p. 271

2 <www.denisfreres.com>.

3 « Fortunes de France », *Challenges*, 12 juillet 2012, article en ligne, consulté le 15 juillet 2012, <www.challenges.fr/classements/fortune/fiche/louis-ballande-et-sa-famille;2254.html>.

dynastique, invitant au-delà à s'interroger sur la constitution d'un groupe colonial bordelais. Leur expérience du trafic cap-hornier, dans la première moitié du XIX^e siècle, forge sans doute leur modèle d'organisation initiale, puis leur identité coloniale les rapproche, à Bordeaux d'abord, au niveau impérial ensuite.

DEUX TRAJECTOIRES PARALLÈLES : ÉTIENNE DENIS ET ARMAND-LOUIS BALLANDE SUR LA ROUTE DES CAP-HORNIERS

252

Le continent latino-américain, débarrassé de la tutelle ibérique et de son monopole commercial dans les années 1820, intéresse beaucoup les négociants bordelais, privés désormais de Saint-Domingue et des flux générés par la traite négrière, devenue illégale. Bordeaux est alors en concurrence avec le Havre, plus proche des marchés de l'Europe du Nord et de la région parisienne, qui prend d'ailleurs rapidement la première place dans le trafic cap-hornier⁴. À partir des années 1830-1840, ce commerce s'intensifie : les sels, les vins du Bordelais, les produits manufacturés sont échangés contre le guano, utilisé pour amender les terres agricoles européennes, le salpêtre, qui entre dans la fabrication des poudres et explosifs, les bois, le blé et aussi les métaux comme le cuivre, en provenance du Chili⁵. Étienne Denis (1800-1879), jeune capitaine au long cours⁶, est intégré dès 1830 à ces flux commerciaux comme subrécargue⁷ du *Henriette*, brick de 180 tonneaux des armateurs Villeneuve et Lesserde, sur la route du Chili et du Pérou. Le Sud-Ouest aquitain fournit à cette époque de nombreux candidats à l'émigration pour l'Amérique latine, à destination de l'Uruguay, de l'Argentine, du Mexique, du Chili, et dans une moindre mesure du Pérou⁸. Les futurs beaux-frères du capitaine Denis, Eugène et Isidore Lemonon, sont

4 Bruno Marnot, « Les ports français et le Pacifique au XIX^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n°6, 2005, p. 49-72.

5 La valeur des exportations entre la France et le Chili double entre 1827 et 1837, et triple dans le sens inverse : Bruno Marnot, « Les ports français et le Pacifique au XIX^e siècle », art. cit., p. 52.

6 Il a déjà navigué sur les routes de l'Inde, du Sénégal et de la Floride lorsqu'il obtient son brevet de capitaine en 1826, voir Étienne Denis, *Bordeaux et la Cochinchine sous la Restauration et le Second Empire*, Bordeaux, Delmas, 1965.

7 Ce terme, hérité de l'espagnol *sobrecargo*, signifie qu'il est responsable à la fois de la gestion du navire, en tant que capitaine au long cours, mais aussi des opérations de commerce à terre, et de tout ce qui a trait à la cargaison.

8 Pascal Riviale, « Reconstituer l'histoire de l'émigration française au Pérou au XIX^e siècle. Les sources en question », EHESS, 2005, article en ligne, consulté le 30 juin 2012. - Voir <www.ehess.fr/cena/colloques/2005:français/riviale.pdf>. - L'auteur indique que sur 2693 Français recensés à Lima en 1857, un tiers d'entre eux sont originaires de l'Aquitaine.

partis tenter leur chance comme confiseurs-liquoristes au Mexique en 1831⁹, tandis que d'autres émigrés girondins développent des exploitations viticoles au Chili et en Argentine, à l'aide de cépages directement importés de Bordeaux¹⁰. En 1835, après un voyage à Singapour, Étienne Denis, qui connaît également les routes de l'Inde, du Sénégal et de la Floride, prend le commandement du *Courrier de la Guayra*, trois-mâts de 160 tonneaux, armé par la maison Balguerie et Sarget pour l'île de O'Tahiti¹¹. Il collecte à ce moment-là des contacts et des informations qui s'avéreront utiles lorsqu'il s'intéressera à l'ouverture commerciale de l'Asie.

Pour l'heure, l'Amérique latine attire le jeune capitaine ; c'est sans doute Antoine Deroche, cousin de son épouse, établi au Brésil depuis 1827, qui l'accueille lorsqu'il débute un négoce pour son compte à Rio de Janeiro, en 1838. La même année, Armand-Louis Ballande, fils de marchands drapiers installés sur les Fossés du Chapeau Rouge à Bordeaux, s'embarque à l'âge de 21 ans pour le Chili et y entreprend quelques affaires, avant de rejoindre la maison Le Quellec en 1843¹². Le début de la « ruée vers l'or » en Californie, en 1848, donne une nouvelle impulsion au trafic maritime entre l'Europe et les côtes pacifiques de l'Amérique latine, au profit notamment des compagnies qui arment les fameux cap-horniers. Le jeune Ballande détient alors un sixième des parts de la compagnie de voiliers que le capitaine Ange-Casimir Le Quellec et son agent Antoine Dominique Bordes, également bordelais et du même âge qu'Armand-Louis, ont fondé pour assurer la liaison Bordeaux – Valparaiso¹³. Jusqu'à l'ouverture du canal de Panama en 1914, la route du Chili et du Pérou reste l'apanage de la marine à voile qui seule réunit les conditions techniques permettant le franchissement du redoutable cap. Les traversées sont longues¹⁴ et périlleuses, notamment au passage du cap Horn, où les eaux du Pacifique se déchaînent à la rencontre de celles de l'Atlantique, interdisant l'accès aux vapeurs. Étienne Denis fait partie de ces capitaines habitués à naviguer dans la zone des « quarantièmes rugissants » ; il a repris du service pour l'armateur Chaine, pour lequel il commande entre 1840 et 1846 *Le Superbe*, un voilier de 600 tonneaux reliant Bordeaux au Pérou. Il cesse ensuite définitivement de

9 Archives départementales de la Gironde (ensuite ADG), 4 M 711/105-106, passeports de François Eugène Lemonon et de François Isidore Lemonon en 1831.

10 Philippe Roudié, « Bordeaux, port d'émigration lointaine (1865-1918) », dans *Revue historique de Bordeaux*, XXX, 1984, p. 157-188.

11 Étienne Denis, *Bordeaux et la Cochinchine*, op. cit.

12 Ange-Casimir Le Quellec, avant de devenir armateur, était capitaine au long cours.

13 Jean-Paul Avisseau, « Les établissements Ballande et la Nouvelle Calédonie », *Actes de la Société des Sciences, Belles Lettres et Arts de Bordeaux*, 1996, t. XXI, p. 229-237.

14 Il faut une centaine de jours pour atteindre Valparaiso depuis Bordeaux.

naviguer pour se lancer à nouveau dans les affaires, à Valparaiso, Callao, Buenos Aires, comme associé de son beau-père, Antoine Lemonon¹⁵.

Mais, entre 1856 et 1859, les deux négociants se retirent des réseaux latino-américains : Ballande liquide ses parts chez Le Quellec et Bordes pour s'établir négociant-armateur à Bordeaux, tandis qu'Étienne Denis se désengage lui aussi progressivement de l'Amérique latine à la suite de la faillite de ses correspondants de Callao. L'instabilité politique du Pérou, l'achèvement de la « ruée vers l'or » californienne, l'approche de la soixantaine peuvent expliquer la réorientation des activités d'Étienne Denis. En revanche, il est plus difficile de saisir les motivations d'Armand-Louis Ballande malgré, il est vrai, la dégradation de la situation économique au Chili en 1858. Peut-être un manque de perspective personnelle au sein de l'armement l'encourage-t-il à se mettre à son compte car Bordes a décidé en 1859 de quitter la direction de la Compagnie générale maritime pour gérer lui-même le comptoir de Valparaiso. Ballande vient aussi d'épouser Fanny Cadilhon, en 1852, et ce retour à Bordeaux le rapproche de sa jeune famille, ses fils étant nés, André en 1857, et Maurice en 1859.

254

La pratique du commerce sur les côtes pacifiques de l'Amérique latine a cependant fourni trois atouts d'importance aux deux Bordelais : ils disposent désormais d'un capital à réinvestir, d'une solide expérience et d'un bon réseau métropolitain et ultramarin. Ballande conserve, par exemple, d'excellentes relations avec Bordes. Parmi les candidats pour l'Asie et l'Océanie, Denis et Ballande semblent d'ailleurs être les seuls à bénéficier d'une pratique du négoce cap-hornier¹⁶. Elle leur donne peut-être une façon similaire de lire leur nouvel espace commercial ; ils ont déjà pu observer les méthodes espagnoles, britanniques et américaines, et connaissent la puissance de cette concurrence. Malgré tout, Denis et Ballande ne travaillent pas de la même manière. Le capitaine montre l'importance qu'il accorde à un modèle de réussite familiale, sollicitant à chaque entreprise le concours de sa belle-famille et restant attentif à créer grâce à celui-ci un maillage efficace de son espace commercial. Ballande, quant à lui, est plus marqué par le modèle de développement de son ami Bordes et cherche peu ou prou à reproduire son succès en Océanie.

15 Antoine Bernard Lemonon, apparaît comme « propriétaire » au contrat de mariage de sa fille Luce-Eugénie avec le capitaine Denis, en 1832. Il vient de faire construire deux immeubles rue de la Taupe (actuellement rue Lafaurie de Montbadon), à Bordeaux, et perçoit les loyers de deux autres maisons : ADG, 3Q340, vol. 27, contrat de mariage d'Étienne Denis et de Luce (Eugénie) Lemonon, 26 mars 1832 ; ADG, 3 E 31844, succession d'Eugénie Lemonon, 13 juin 1892

16 L'Amérique latine intéressa cependant d'autres « coloniaux » bordelais : en 1865, Joseph Maurel, un des membres de cette famille implantée au Sénégal, partit pour l'Argentine pour tenter d'y établir un commerce de commission : Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises...*, *op. cit.*, p. 276

Les Denis et les Ballande, en devenant armateurs, reprennent la plus ancienne tradition de Bordeaux, port tourné vers les espaces maritimes lointains. Leurs noms, aux côtés de ceux de Maurel, Prom, Vézia, Devès, Tandonnet, Buhan, Blanchy, Faure, etc. marquent le rayonnement commercial et maritime de Bordeaux aux XIX^e et XX^e siècles, notamment dans les colonies. Les historiens n'ont pas encore étudié de manière spécifique ce groupe des « coloniaux » bordelais, laissant de côté, peut-être, des synergies insoupçonnées, des sociabilités particulières. Le seul ouvrage de référence sur l'identité coloniale du négoce bordelais reste la thèse d'une historienne américaine de la fin des années 1970, Joan Droedge Casey, qui soutient l'existence d'un « milieu colonial bordelais » avec ses spécificités, et met en valeur son poids très important au sein de la municipalité¹⁷. Pour autant, lorsque l'on consulte Paul Butel, les dynasties négociantes du vin et des outre-mers girondins ne sont pas deux groupes si distincts que cela. La plupart des représentants du négoce colonial investissent à terme dans le vignoble, sorte de « savonnette à vilains » locale, et les Denis, comme les Ballande, ne font pas exception à la règle¹⁸. C'est grâce à Yves Péhaut et à Hubert Bonin que l'on connaît mieux les ultramarins bordelais, en particulier le groupe dit des « Sénégalais », spécialisés dans le commerce de l'arachide et l'industrie des oléagineux¹⁹. Cependant, au sein de ces coloniaux, les « Indochinois » Denis, tout comme les « Néo-calédoniens » Ballande, apparaissent moins étudiés²⁰. C'est cette lacune relative dans la connaissance des élites bordelaises en relation avec le monde colonial, que notre thèse s'efforce

17 Joan Droedge Casey, *Bordeaux, Colonial Port of Nineteenth Century France*, New York, Arno Press, 1981.

18 Achat du Château Baret (Villeneuve-d'Ornon) par les Ballande au début du XX^e siècle, achat de Château Chênevert (Mérignac), appartenant aux Frères des Écoles chrétiennes, par Alphonse Denis (1849-1933) dans les années 1920.

19 Hubert Bonin, « Construction d'un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin », dans Hubert Bonin, Catherine Hodeir, Jean-François Klein (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1970) : groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'empire*, Paris, SFHOM, 2008, pp. 243-274, et, dans le même ouvrage, Yves Péhaut, « Le réseau d'influence bordelais : la « doyenne » Maurel et Prom jusqu'en 1914 », p. 225-242. - À noter aussi : Séverine Pacteau de Luze, *La Maison Maurel et Prom 1828-1870*, mémoire de maîtrise, Université de Bordeaux III, 1965. *Maurel et Prom* est aujourd'hui un opérateur pétrolier et gazier en Afrique et Amérique latine : <www.maureletprom.fr>.

20 Deux ouvrages s'intéressent en particulier au parcours des Denis en Extrême-Orient : Étienne Denis, *Bordeaux et la Cochinchine*, op. cit., et Kham Vorapeth, *Commerce et colonisation en Indochine, 1860-1945*, Paris, Les Indes savantes, 2004. Cependant, si Étienne Denis montre bien le dynamisme du groupe des Bordelais en Cochinchine, aucun des deux auteurs ne s'intéresse au réseau bordelais et métropolitain de la société *Denis Frères*.

notamment de combler²¹. Notre travail initial concerne exclusivement la maison *Denis Frères*, en s'appuyant sur les archives conservées à la fois par la famille et par l'entreprise²², mais la coïncidence des parcours, la proximité des profils des entreprises Denis et Ballande invitent l'historien à les rapprocher, non pour les comparer l'une à l'autre, mais pour tenter d'en dégager des caractéristiques communes et d'en étudier les interactions, notamment impériales.

256

Pour les Denis, il s'agit de retisser les liens créés par les armateurs bordelais Balguerie, Sarget et Philippon sur les côtes indochinoises, à la fin du règne de l'empereur Gia Long²³. L'avènement de Minh Mang en 1820 avait coupé net ces premières relations commerciales avec l'empire vietnamien, car le nouveau souverain ne souhaitait pas favoriser le développement de l'influence européenne, en particulier le christianisme. En 1858, par le traité de Tianjin, qui annonce la fin de la seconde guerre de l'opium (1856-1860), la France et le Royaume-Uni forcent la Chine à s'ouvrir davantage au commerce européen, désormais autorisé dans dix ports supplémentaires²⁴. Dans le même temps, les Français prennent pied en Cochinchine, espérant transformer le port de Saïgon en un riche *emporium*, sur le modèle de Singapour et du jeune port britannique de Hong-Kong, qui ont su tous deux attirer et fixer les commerçants chinois, et par là même les flux du commerce régional et international. L'empereur vietnamien Tu Duc ne parvient pas à repousser l'invasion et se résout le 5 juin 1862 à reconnaître l'occupation des provinces de Gia-dinh, Bien-hoa et Mytho. Étienne Denis suit de très près ces développements puis engage ses fils et ses capitaux dans la fondation de la maison *Denis Frères* à Saïgon, en décembre de la même année. Les frères Denis²⁵

21 Delphine Boissarie, *La Maison Denis Frères. Les trajectoires d'un réseau commercial, économique et social entre Bordeaux et l'Extrême-Orient (1862-1954)*, thèse de doctorat en histoire de l'université Michel-de-Montaigne-Bordeaux 3, sous la direction de Christophe Bouneau, en cours d'écriture.

22 Papiers personnels d'Étienne Denis (1889-1962) et 600 volumes d'archives de la maison *Denis Frères*, grâce à l'aimable autorisation d'Alphonse Denis, de Daniel Denis (son fils) et de leurs cousins. Les archives anciennes des Ballande, quant à elles, ont été brûlées en 1940 par les troupes d'occupation qui avaient installé la *Stadtkommandantur* de Bordeaux dans l'hôtel Ballande, 15 place Pey Berland : cf. Jean Paul Avisseau, « Les établissements Ballande et la Nouvelle Calédonie », art. cit.

23 Pierre de Joinville, *L'Armateur Balguerie Stuttenberg et son œuvre*, Paris, Champion, 1914. - Gia Long, fondateur de la dynastie impériale des Nguyen, devait son trône à l'aide de quelques officiers français et avait donc autorisé les navires bordelais *La Paix* et *Henriette* à trafiquer sur les côtes indochinoises.

24 En 1842, à la fin de la première guerre de l'opium (1839-1842), le Royaume-Uni avait obtenu la concession de Hong-Kong et l'ouverture de Canton, Amoy, Fuzhou, Ningbo, Shanghai.

25 Étienne Denis et Luce Lemonon avaient quatre fils : Alfred (1834-1875), Émile (1835-1894), Gustave (1837-1904) et Alphonse (1849-1933). Alphonse intégra la maison en 1869 et en assumait la direction après le décès de ses frères.

se spécialisent dans le commerce maritime et la consignation de navires. Gustave (1837-1904), capitaine au long cours comme son père et son frère aîné Alfred (1834-1875), commande en mer de Chine le brick-goélette de 227 tonneaux, nommé *La Mouette*, qu'Étienne a fait construire par les chantiers girondins *P. Charron Jeune*. Pendant ce temps Émile (1835-1894), qui a acquis une formation commerciale chez *Eymond et Henry*²⁶ à Bordeaux, prépare les cargaisons et gère les ventes sur le marché de Saïgon, tout en restant en contact avec Alfred, chargé de surveiller le cours des riz, à Hong-Kong. Étienne Denis s'occupe pour eux des clients et fournisseurs en métropole, depuis Bordeaux. Le quadrillage régional des frères Denis, dont les compétences se complètent, assure la pertinence et la qualité de leurs premières affaires, synergie qu'ils doivent autant à l'intuition de leur jeunesse qu'à l'expérience partagée de leur père. Comme en Amérique latine, les Denis s'attachent à développer un réseau local et surveillent personnellement leur négoce. De son côté, Armand-Louis Ballande, devenu armateur, est à la tête d'une flotte d'une douzaine de trois-mâts qui naviguent entre Bordeaux, la Polynésie, le Chili... et la Nouvelle-Calédonie, possession française depuis 1853. En 1864, l'île, dont le problème récurrent est le manque de main-d'œuvre, devient une terre de relégation pour les condamnés de droit commun, avec obligation pour eux, une fois libres, de demeurer sur place pour un temps au moins égal à la durée de leur peine. Les difficultés de recrutement de travailleurs sont ainsi partiellement réglées, mais bientôt l'exploitation des mines de nickel, ou garniériste, découvertes par Jules Garnier en 1863²⁷, exigent davantage d'ouvriers. Le nom de Ballande « résume [alors] à lui seul l'histoire du pays, celle de la mine et des premiers hauts fourneaux, celle des grands navires de commerce, des petites épiceries de brousse, du colportage par terre et par mer »²⁸. Ballande a en effet décidé de se spécialiser dans le commerce maritime du Pacifique et soumissionne, avec Bordeaux pour point de départ, pour le transport régulier des passagers, vivres et matériel pendant trois ans, à compter de 1866, entre la métropole et les colonies de Tahiti et de la Nouvelle-Calédonie. Ses navires touchent Port-de-France, qui devient ensuite Nouméa, dès 1863, et évoluent ensuite entre le Chili, l'Australie, la Polynésie, l'Indochine, etc. À Bordeaux, les Denis et les Ballande ne sont plus seulement des négociants-armateurs : ils sont devenus des représentants du négoce colonial.

26 La maison *Eymond et Henry*, qui avait son siège place de la Bourse, à Bordeaux, avait notamment créé en 1854 une ligne de voiliers Bordeaux-Hong-Kong, avec départ tous les 45 jours.

27 Jules Garnier (1839-1904), ingénieur des Mines envoyé en mission d'exploration en Nouvelle-Calédonie par le ministre de la Marine, le marquis de Chasseloup-Laubat, en 1863, y découvre des gisements d'un minerai à haute teneur en nickel, qui prit le nom de garniériste.

28 Anne Pitoiset, « Les 50 qui font bouger la Nouvelle-Calédonie », *L'Express*, vie économique, dossier spécial, 10 mai 2001, consulté le 13 juillet 2012, <www.lexpress.fr/informations/vie-economique_642326.html>.

Dans les années 1880, un changement de génération s'opère dans les deux familles ; les enfants Denis et Ballande héritent de leurs pères respectifs²⁹ et fortifient les affaires familiales, avec de nouveaux enjeux en perspective : la colonisation du Tonkin, le commerce et l'industrie du riz pour les Denis, le passage de la flotte des *Voiliers de Nouméa* à la vapeur et l'investissement progressif dans l'extraction et l'industrie du nickel pour André Ballande³⁰ (1857-1936). Les héritiers sont désormais bien identifiés comme représentants du commerce colonial, notamment grâce à leur active implication dans la vie publique, aussi bien en métropole que dans leurs colonies respectives. À Saïgon, les frères Denis se succèdent au conseil municipal, à la présidence du tribunal de commerce, à la présidence de la chambre de commerce, puis à Bordeaux à la chambre de commerce et au tribunal de commerce. De la même manière, André Ballande est lui aussi un exemple abouti de cette participation à la vie publique : juge au tribunal de commerce de Bordeaux, membre de la chambre de commerce et du conseil municipal, à partir de 1912, il a été également adjoint au maire puis député de la Gironde de 1902 à 1924, comme républicain progressiste, effectuant cinq mandats successifs³¹. En outre, Alphonse Denis (1849-1933) et André Ballande, qui n'ont que 8 ans de différence, se connaissent depuis longtemps et se croisent à la chambre de commerce de Bordeaux. En 1893, ils font partie tous deux, avec les Maurel, des fondateurs du comité de l'*Union coloniale française*. Soutiens de la colonisation, promoteurs des produits coloniaux en métropole, ils surveillent de très près les modifications des tarifs douaniers. Au niveau commercial autant que social, les Denis comme les Ballande se distinguent donc par une conduite des affaires en double réseau, celui de la métropole, entre Paris, Bordeaux, Nantes, Le Havre et Marseille, et celui de la colonie. Ils font partie du patronat colonial, défendant le développement des échanges entre la métropole et leurs colonies, tout en portant sur leur territoire d'activités un « regard impérial », en recherchant l'intégration de leurs établissements aux flux régionaux de l'Asie et de l'Océanie.

CROISEMENTS IMPÉRIAUX

Le rapprochement de leurs intérêts se fait probablement dès la fin des années 1880, avec simultanément la colonisation du Tonkin et le développement minier calédonien. Les relations commerciales entre les deux colonies ne sont cependant pas aisées : 7300 kilomètres, à vol d'oiseau, séparent Nouméa de

²⁹ Décès d'Étienne Denis en 1879, et d'Armand-Louis Ballande en 1882.

³⁰ Fondation de la société des Hauts Fourneaux à Doniando, près de Nouméa, en 1909.

³¹ Hubert Bonin, *Bordeaux et la Gironde. Les patrons du Second Empire*, Paris, Picard, 1999.

Saïgon. Marchandises et passagers s'embarquent sur les navires des Messageries maritimes à Saïgon, font escale à Singapour, pour être transbordés sur un navire d'armement étranger, qui les dépose à Sydney, où ils peuvent à nouveau être pris en charge par les Messageries maritimes jusqu'à Nouméa. Ce double transbordement obère au début le prix de la cargaison, pour laquelle on doit s'acquitter du tarif douanier frappant les marchandises étrangères. Néanmoins, la nécessité toujours impérieuse de trouver de la main-d'œuvre pour les entreprises calédoniennes, crée le lien avec l'Indochine, et entre les Ballande et les Denis. En 1891, à l'initiative d'Évenor de Greslan³² et de la maison Ballande, un premier convoi de 768 condamnés et engagés vietnamiens est débarqué sur l'île. Mais cette première tentative s'est faite sans l'aval du gouverneur général de l'Indochine qui exprime son mécontentement³³. En 1895, la Nouvelle-Calédonie prend un arrêté réglementant l'engagement d'Indochinois : libre et pour 5 ans, il prévoit un rapatriement³⁴. Par la suite, les vapeurs de la société d'armement Voiliers de Nouméa, qui devient en 1910 la Compagnie navale et commerciale d'Océanie³⁵, assurent le transport des travailleurs, recrutés au Tonkin par les agents de la maison *Denis Frères*. Les inondations chroniques et la pauvreté qui frappent les habitants du delta du Fleuve Rouge poussent certains d'entre eux à s'engager pour la Nouvelle-Calédonie, sans garantie pour autant d'y trouver de meilleures conditions de vie et de salaire. L'association des Denis et des Ballande dans le recrutement et le transport des *chân dang*³⁶, principalement destinés aux mines de nickel de l'île, perdure jusque dans les années 1930. Au-delà, le rapprochement des deux entreprises permet à *Denis Frères* de placer des produits divers sur le marché calédonien. D'abord le riz, base de l'alimentation des ouvriers vietnamiens, mais aussi les boissons produites par sa filiale des Brasseries et glaciers d'Indochine, ainsi que les produits européens qu'elle importe en Asie.

32 Comte Évenor de Greslan (1839-1900), né à La Réunion, colon, industriel et photographe amateur en Nouvelle-Calédonie, accompagne Jules Garnier dans sa mission d'exploration en 1866. Membre de la chambre d'agriculture de la Nouvelle-Calédonie en 1890, il se rend en mission gratuite en Indochine, à Java et Sumatra pour y étudier les techniques agricoles.

33 Jean-Marie de Lanessan, gouverneur général de l'Indochine de juin 1891 à décembre 1894.

34 Véronique Devambeze-Armand, « Les recrutements : chronologie de la main-d'œuvre immigrée sous contrat en Nouvelle-Calédonie (1869-1939) », dans Paul de Deckker (dir.), *Le Peuplement du Pacifique et de la Nouvelle Calédonie au XIX^e siècle, condamnés, colons, convicts, coolies, chôn dang*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 208-217.

35 La Compagnie navale et commerciale d'Océanie résulte de la fusion de la Société des Voiliers de Nouméa, filiale de la Maison Ballande, avec l'armement bordelais Tandonnet.

36 En vietnamien, *chôn dang* signifie littéralement « pied engagé ». C'est le nom que s'étaient donné les engagés vietnamiens, car leur contrat, établi pour 5 ans et renouvelable une fois, les obligeait à demeurer en Nouvelle-Calédonie : Véronique Devambeze-Armand, « Les recrutements... », art. cit. Le système de l'engagement remonte au XVII^e siècle, pour l'Amérique anglaise et française.

En 1922, Denis Frères et les Établissements Ballande se muent en sociétés anonymes, ce qui permet de faciliter le passage de témoin à la troisième génération dans les deux familles³⁷. Les successeurs ont pour tâche de passer les caps difficiles de la crise des années 1930, de la seconde guerre mondiale, puis de la décolonisation³⁸. À chacune de ces étapes, le milieu du négoce colonial bordelais resserre les rangs, et l'on semble se compter, afin de soutenir ou de racheter, le cas échéant, les branches les plus atteintes. On retrouve aujourd'hui dans les archives des Denis, par exemple, une analyse du bilan des Établissements Ballande au 30 juin 1930, au moment où ceux-ci font reprendre leurs navires de la Compagnie navale et commerciale d'Océanie par les Messageries maritimes et négocient dans le même temps avec la Banque de l'Indochine pour échelonner le paiement de leurs dettes. D'une manière générale, les intérêts des différentes familles du négoce ultramarin à Bordeaux témoignent d'un certain enchevêtrement. Le portefeuille bordelais des Ballande comporte ainsi, en 1930, 80 parts des Établissements Maurel et Prom, pour une valeur de 30 400 francs, et 20 actions dans la Compagnie de Bordeaux³⁹, dont Étienne Denis, Roger, Paul et Lucien Maurel sont administrateurs, avec Gaston Gradis. À la même époque, un membre d'une famille d'armateurs bordelais, les Tandonnet⁴⁰, est administrateur délégué dans la Compagnie navale et commerciale de l'Océanie. Il était donc naturel que ces associations négociantes débouchent un jour ou l'autre sur un mariage. En 1949, Lucienne Denis, fille d'Étienne II, épouse André II Ballande, union qui rapproche encore davantage ces deux dynasties du commerce outre-mer. Néanmoins, après la seconde guerre mondiale, et avec le début de la décolonisation, les sentiers suivis par les deux entreprises prennent des directions très différentes. La quatrième génération Denis traverse une période difficile de bouleversement complet qui l'amène à se connecter davantage au réseau des « Sénégalais », pour tenter une reconversion de sa flotte⁴¹

37 Étienne II Denis (1889-1962) débute à Bordeaux puis en Indochine dans les années 1920, suivi de près par son frère Maxime (1894-1973). Pierre Ballande, neveu d'André, lui succède à la tête de l'affaire calédonienne, secondé par André II Ballande, petit-fils du premier.

38 Catherine Hodeir, *Stratégies d'Empire. Le grand patronat colonial face à la décolonisation*, Paris, Belin, 2003.

39 La *Compagnie de Bordeaux*, société anonyme fondée en 1926 par cinq grandes maisons de commerce bordelaises (Denis Frères, Maurel et Prom, Maurel Frères, Gradis, Devès et Chaumet), est d'abord conçue comme une société d'études devant favoriser le développement industriel des colonies africaines et indochinoises. Elle prend des participations dans de nombreuses sociétés, se transformant progressivement en *holding*, voire en banque d'affaires, mais ne parvient pas à dépasser les difficultés créées par la crise des années 1930 : Archives privées Étienne Denis, *Compagnie de Bordeaux*.

40 À propos de l'armement Tandonnet consulter : Emmanuel Aubret, *Les Tandonnet, armateurs bordelais, 1796-1904*, Bordeaux, William Blake, 1992.

41 Les cargos de la Compagnie de navigation Denis Frères, héritière de la Compagnie côtière de l'Annam, filiale de la Maison fondée en 1924.

sur les côtes occidentales de l'Afrique, tout en réorientant le gros de ses affaires vers Madagascar et Singapour. En Nouvelle-Calédonie, le « boom du nickel » donne un élan nouveau à l'affaire des Ballande, à la tête d'un véritable empire commercial, dans des domaines aussi divers que l'élevage, la distribution, les mines, l'immobilier et le négoce régional.

De l'Amérique latine aux antipodes, depuis le début du XIX^e siècle, ces deux dynasties du commerce international ont suivi des trajectoires parallèles. D'abord nourris des expériences du milieu des armateurs de Bordeaux, suivant l'exemple de Le Quellec et Bordes, de Balguerrie-Stuttenberg, leurs fondateurs ont su trouver dans leur pratique du commerce sur les côtes pacifiques du continent latino-américain, le modèle d'organisation qui fonda leur réussite en Asie et en Océanie. Ils devinrent par la suite des piliers du négoce colonial bordelais, tout en entretenant, d'une façon plus générale, un solide réseau social et commercial en métropole et dans leurs colonies. Leur implication commune dans la vie publique bordelaise et ultramarine, et l'union de leurs voix dans le comité de l'Union coloniale française, firent d'eux des activistes coloniaux, sachant défendre opportunément leurs positions en Indochine et en Nouvelle Calédonie. En outre, ils travaillèrent de concert à partir des années 1880, alimentant les flux impériaux entre les colonies asiatiques et calédoniennes. Enfin, il convient de souligner leurs connections au réseau des « Sénégalais », notamment avec la famille Maurel, qui témoignent de l'existence d'une communauté d'intérêts entre les représentants du négoce colonial de Bordeaux. Il est peut-être révélateur de noter qu'aujourd'hui les deux groupes, Ballande et Denis, ont choisi les mêmes symboles pour leur logo respectif : un oiseau en plein vol, évoluant vers le soleil, et une ligne d'horizon ondulante comme les flots qui avaient attiré Armand-Louis Ballande et Étienne Denis dans ces bouts du monde prometteurs.

L'ESSOR DES ARMEMENTS À LA PÊCHE INDUSTRIELLE ROCHELAISE AU DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

Henri Moulinier

*Doctorant en histoire contemporaine – CRHIA
Université de la Rochelle*

Côtière pendant des siècles, la pêche rochelaise connaît un certain développement avec la « grande pêche », particulièrement celle lointaine de la morue sur le grand banc de Terre-Neuve : en 1766, La Rochelle compte 16 terre-neuviens¹. Mais, cette grande pêche y devient marginale au début du xx^e siècle, les mauvaises années traversées à Terre-Neuve lassant les armateurs : La Rochelle ne compte plus ensuite que quelques chalutiers et voiliers allant pêcher au loin², alors qu'à l'opposé, en 1895, la pêche côtière est le fait de 977 pêcheurs embarqués sur 228 voiliers³.

En 1871, deux sociétés françaises, la Société des pêcheries de l'Océan, à Arcachon, et la Société des pêcheries de l'Ouest, à La Rochelle, mettent en service plusieurs navires à vapeur pour pratiquer la pêche fraîche⁴. À Arcachon, la première lance deux chalutiers à vapeur et à hélice, Le Cormoran et le Héron. À La Rochelle, John Craggs, négociant anglais en denrées coloniales, qui a fondé la Société des pêcheries de l'Ouest, exploite trois petits chalutiers à vapeur construits à Londres : le *Normand*, le *Rochelais* et le *Breton*. Mais, hostilité ou indifférence, ces sociétés, « livrées à leurs seules ressources »⁵, doivent renoncer à leur initiative. Ainsi, à La Rochelle, John Craggs cède son entreprise à la maison de navigation d'Orbigny et Faustin, laquelle, au bout de quatre ans, transfère ses activités au Verdon, sur la Gironde, où elle perdure quatre autres années. Les bénéfices étant nuls, la société est vendue à

- 1 André Rocheau, « Un port de pêche de l'Atlantique : La Rochelle », *Il était une fois La Rochelle*, n° 1, La Rochelle, 1998.
- 2 Edmond Le Danois (dir.), *Manuel des Pêches maritimes françaises*, Paris, ISTPM, fascicule 2, 1935-1936, p. 184-186.
- 3 Archives départementales de la Charente-Maritime (ensuite AD 17), Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle, 41 ETP, XIX^e siècle, art. 934.
- 4 M. Lecourbe, directeur au ministère des Travaux Publics, 7^e Congrès national des pêches et industries maritimes, Alger, 1927, Paris, site Archimer d'IFREMER, p. 3.
- 5 M. Lecourbe, 7^e Congrès national des pêches..., *op. cit.*, p. 3.

une maison d'Arcachon⁶. « Les étrangers, une fois de plus, s'emparèrent d'une invention française, et c'est en Angleterre et en Allemagne que le chalutage à vapeur prit d'abord tout son développement »⁷.

Les années 1890-1894 sont les années charnières de l'histoire de la pêche hauturière en France. Boulogne-sur-Mer est le premier port français à développer durablement sa flotte de chalutiers à vapeur, qui en fait le premier port de pêche français. Avant 1914, sa flottille compte 138 grands voiliers et 134 vapeurs, dont 117 jaugent en moyenne 225 tonneaux. Avec 34 000 tonnes débarqués, Boulogne rivalise avec les ports hollandais et allemands, mais reste loin des ports britanniques, tel Grimsby : 117 000 tonnes⁸. En 1900, la France est donc en retard dans le domaine de la pêche industrielle. Elle ne possède qu'une centaine de chalutiers à vapeur, contre huit cents en Grande-Bretagne. Mais La Rochelle est, depuis, devenu l'un des grands ports français de pêche industrielle avec Boulogne, Dieppe, Fécamp, Lorient et Arcachon⁹. En 1904, le norvégien Oscar Dahl y crée le premier grand armement à la pêche industrielle. La Rochelle devient alors le deuxième port de pêche de France, le premier de l'Atlantique, devançant Lorient. Cet essor dure jusque dans les années 1965, mais vient le temps du déclin de ces armements et, en 1994, le désarmement des derniers grands chalutiers. Cette question n'a pas été, jusqu'à présent, l'objet d'une approche historique universitaire, globale et approfondie : « si les sources de l'histoire de la pêche sardinière abondent, on a peu écrit sur La Rochelle ou Lorient »¹⁰. Trois mémoires de maîtrise de géographie abordent la question de la pêche au xx^e siècle, ainsi qu'une thèse de droit (science économique) de Rémy Vaché en 1931¹¹.

Notre thèse d'histoire contemporaine porte sur un aspect majeur de la pêche rochelaise : l'histoire des armements à la pêche industrielle qui s'inscrit dans ce xx^e siècle. Notre ambition est d'analyser les conditions qui ont favorisé l'essor de la pêche industrielle à La Rochelle à partir des années 1904, puis de mettre en évidence la nature et les raisons du déclin des armements. Dans l'état actuel de notre travail de recherche, nous nous proposons d'aborder, dans cet article, trois dimensions essentielles de cet essor rochelais : la création

6 Jean-Louis Mahé, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, Édition personnelle, 2003, p. 36.

7 M. Lecourbe, 7^e *Congrès national des pêches...*, *op. cit.*, p. 3.

8 Claude Vauclaire, « Naissance d'une industrie », dans Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 243-296, *loc. cit.*, p. 260-261.

9 Archives privées du syndicat CGT des marins de La Rochelle, Fédération nationale des syndicats maritimes, *Lettre aux Camarades secrétaires des syndicats*, 14 décembre 1948.

10 C. Vauclaire, « Naissance d'une industrie », *art. cit.*, p. 261.

11 Rémy Vaché, *La Pêche maritime : La Rochelle, premier port de pêche français sur l'Atlantique*, thèse de droit (sciences économiques), université de Paris, 1931.

de quatre grands armements à la pêche industrielle, la place particulière des sociétés quirataires, et l'importance de la présence des marins pêcheurs bretons.

LA CRÉATION DE QUATRE GRANDS ARMEMENTS À LA PÊCHE INDUSTRIELLE

Par sa situation géographique privilégiée, au cœur du golfe de Gascogne, La Rochelle dispose d'un port permettant d'accéder rapidement aux lieux de pêche du golfe et de débarquer le poisson frais pour la vente à la criée. Des voiliers bretons viennent, eux aussi, pêcher au large et vendre leur pêche à la halle à marée des Carmes, ouverte en 1847 à proximité immédiate du port. Plusieurs autres facteurs favorisent le développement industriel de la pêche rochelaise. Ainsi, le chemin de fer, avec la mise en service de sa première gare en 1857, réduit fortement les temps de transport¹². Par ailleurs, en 1876, Charles Tellier met au point un système de conservation de la viande par le froid, ouvrant des perspectives pour la pêche. En 1884, s'installe à La Rochelle la première fabrique de glace humide, près du marché aux poissons des Carmes. Cependant, il faut attendre 1898 pour qu'une invention anglaise, celle du chalut à panneaux *Ottertrawl*, donne une impulsion décisive au développement rapide de la pêche industrielle, en favorisant une augmentation conséquente de ses rendements¹³. L'application de la vapeur à la navigation, datant de 1807, permet la construction de chalutiers à vapeur, plus puissants, utilisant cette nouvelle énergie pour actionner un treuil qui permet de relever le chalut.

C'est plus tardivement à Boulogne qu'est créé, en 1904, par Oscar Dahl le premier grand armement industriel rochelais : les Pêcheries de l'Atlantique. Oscar Dahl est né en 1870 à Sarpsborg, en Norvège, qu'il quitte à l'âge de 15 ans. Il fait le tour du monde comme pilotin, se fixe ensuite à Cardiff, en Angleterre, chez son frère, puis, en 1895, vient à La Rochelle, chez un autre agent maritime, pour perfectionner son français. Il a 25 ans. « Selon la légende, il est venu sans le sou. Il s'est imposé très vite à La Rochelle. Il devait avoir des recommandations et il possédait des qualités fortes : intelligence, esprit... »¹⁴. Ce qui est sûr, c'est qu'il épouse en 1899, à La Rochelle, une demoiselle Marie

12 La mise en service, par la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, de la première gare de La Rochelle, sur le bord du Bassin à flot en construction, permet l'utilisation du chemin de fer vers Poitiers et la jonction avec la ligne de Paris à Bordeaux, selon les *Annales des ponts et chaussées*, Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, n° 27, partie 1, vol. 2, 1857, p. 364-365.

13 Jean-Louis Mahé, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, op. cit., p. 59.

14 Entretien oral, à son domicile, avec Émile Vinet, Ingénieur d'armement chez Oscar Dahl, le 18 janvier 2011.

Thérèse Billote, petite-fille du protestant Eugène Fromentin, peintre et écrivain rochelais très connu. Sa belle famille l'a-t-elle aidé, s'interroge Émile Vinet ? C'est après son mariage qu'il acheta deux cargos, l'un faisant le transport des bois du Nord, l'autre transportant des marchandises en Afrique. Les Pêcheries de l'Atlantique prennent la forme juridique d'une S.N.C. (société en nom collectif), au capital de 630 180 francs. Cet armement comprend les chalutiers *Shamrock* dès 1904, le *Pen-Men*, la *Banche* et le *Chanchardon*¹⁵. Il s'associe, ensuite, avec M. Garrigues, un avocat, pour acquérir deux autres chalutiers de 38 mètres, le *Chauveau* et le *Cordouan*, puis une série de quatre chalutiers de 38 mètres achetés en Angleterre : les *Baleines*, la *Coubre*, *Chassiron* et *Rochebonne*. Tous ses chalutiers portent un nom de phares. M. Garrigues quitte la société en 1919, à la suite d'un conflit personnel.

Le nombre de chalutiers à vapeur rochelais passe à 5 en 1905, 30 en 1914. Après guerre, ils sont 40 en 1921, 58 en 1924, 83 en 1930¹⁶. Au milieu des années 1920, La Rochelle est le deuxième port de pêche de France. Une nouvelle forme d'exploitation économique des pêches apparaît : « les bateaux bourgeois », ou « bagou borc'hizien », comme les nomment les Bretons. L'armateur n'est pas embarqué et, pour les grands bateaux, l'armement est sociétaire. Elle est le fait « d'entrepreneurs capitalistes »¹⁷. La construction des navires à vapeur exige le recours à des capitaux étrangers à la pêche et en grande partie extérieurs à la région.

Fernand Castaing crée un deuxième grand armement. Né en 1874¹⁸ à Gujan-Mestras (Gironde), il commence sa carrière comme mousse, à 11 ans, puis matelot, avant de devenir un authentique patron de pêche, « commandeur d'un chalutier à vapeur à 24 ans »¹⁹, et de s'installer à Royan. Il arrive à La Rochelle en 1901, comme simple patron de pêche. En 1909, il fonde la Coopérative des armateurs. En 1918-1919, avec le retour de ses grands chalutiers et l'acquisition de nouveaux bateaux, Fernand Castaing transforme la Coopérative des armateurs en société anonyme des Chalutiers de La Rochelle, qu'il dirige. Comme l'armement Dahl, cette société intègre des activités annexes à l'exploitation de chalutiers. Elle a son propre mareyage, mais aussi une fabrique de glace, une chaudronnerie pour les panneaux et le matériel de pêche, un atelier de mécanique et son atelier menuiserie, une usine de traitement des

15 Joseph Camenen, *Regards sur une vie de marin-pêcheur*, Paris, Pen Duick, 1979, p. 225.

16 J.-L. Mahé, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, op. cit., p. 65.

17 C. Vauclare, « Naissance d'une industrie », art. cit., p. 254 et 262.

18 Selon des documents de la *Conservation des hypothèques*, il est né le 10-7-1874 : voir AD 17, cote 2716 W 103.

19 Hugues et Marie Castaing, arrières petits enfants de Fernand Castaing, *L'Express*, n° des 13/19 mars 2008.

déchets de poisson à la Ville en Bois. En 1926, la partie mareyage et fabrication de caisses en bois s'installe dans une pêcherie construite sur le quai est du Bassin des chalutiers, comme les autres armements²⁰. Dans les années 1920, cette société comporte 139 actionnaires, possédant 9 336 actions²¹. L'analyse de ces actionnaires montre une grande dispersion. Dispersion des actionnaires : seuls 13 d'entre eux possèdent plus de 200 actions chacun, soit 9,30 % du nombre total d'actionnaires, alors que 82,10 % en possèdent moins de 100 chacun. 41,70 % sont de petits actionnaires disposant de moins de 20 actions chacun²². Dispersion des professions, peu nombreuses à être déclarées : elles n'ont, pour l'essentiel, que peu de lien direct avec les activités de la mer et la pêche, à l'exception de quatre grands armateurs. Le nombre de femmes veuves est important : 21, soit plus de 15 % des actionnaires. Cela tend à démontrer le caractère d'abord financier de cet actionnariat, celui d'un placement d'épargne. Les adresses, connues pour tous les actionnaires, corroborent cette analyse : seuls 24,40 % des actionnaires sont de La Rochelle et de la Charente-Maritime.

Entre temps, un groupe de petits armateurs crée, en 1913, l'ARPV²³. Ces armateurs s'associent pour vendre leur pêche directement à la clientèle par l'intermédiaire d'un organisme commun et constituer un groupement d'achats, en particulier pour le charbon nécessaire à la navigation des chalutiers à vapeur²⁴. Il est très vite confronté à un problème d'approvisionnement en charbon²⁵ : en Grande-Bretagne, une grève des mineurs, engagée depuis mai 1926, stoppe les ventes ; or, les importations venues de la Ruhr allemande ne compensent pas. Le prix du charbon augmente en France. La flotte de l'ARPV est immobilisée quelques jours à la fin d'octobre 1926. La reprise de la pêche se fait avec l'apport

20 Entretien oral à son bureau avec Elian Castaing le 3 novembre 2011. Son arrière-grand-père avait aussi à cet endroit son jardin potager. À l'époque, dit-il, cet emplacement jouxtait le bief qui reliait le fond du bassin des chalutiers au Canal de Marans. Ce bief servit pendant longtemps de piscine au Club des Canards rochelais. L'eau était alors réchauffée par l'eau de refroidissement de l'usine à glace.

21 AD CM, 164 J, Fonds privé du *Syndicat des Armateurs à la pêche de La Rochelle*.

22 Entretien oral avec Elian Castaing le 5 décembre 2011 : figurent parmi les actionnaires les maisons de spiritueux Cointreau et Rémy Martin.

23 L'ARPV ou Association rochelaise de pêche à vapeur, est constituée par MM. Angibaud, Bassus, Bousquet, Feydel, Gufflet, Lalande, Maubailarcq, Perchepied et Véron, auxquels se joint M. Garrigues en 1919. En 1920, d'autres armements les rejoignent : MM. Marty, Rivaille, la Société de pêche et d'armement de l'Ouest (F. Darde) et la Société des pêcheries du Sud-Ouest (M. Holley Williams), selon Jean-Claude Menu, *La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins*, La Rochelle, Geste éditions, 2002, p. 83, et Vaillant Biard, « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », *Le Chasse-Marée*, n° 52, octobre 1990, p. 11-12.

24 « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », art. cit., p. 11-12.

25 AD CM, Fonds privé Jean-Claude Menu, 164 J, *Procès-verbaux du Comité de direction de l'ARPV*, du 13 octobre 1925 au 17 février 1943.

de charbon venu de Sarre et de Moselle « au prix formidable de 400 F la tonne ». Le prix du charbon est douze fois plus élevé qu'avant guerre, alors que celui du poisson n'a augmenté que de 7 à 8 fois²⁶. Un autre problème apparaît : la « diminution anormale des quantités de poissons pêchés, les tonnages variant de 8 à 10 tonnes à la fin de 1926, contre 20 tonnes et plus en 1920 et les années suivantes. Alors que le prix du poisson diminue au deuxième semestre de 1928, le bilan de la société demeure créditeur de 69 581 F, dont seulement 11 708,75 de bénéfice effectif »²⁷.

Les années 1936-1939 constituent un tournant. L'ARPV a accumulé une lourde dette charbonnière envers M. François Menu et sa Société d'importation charbonnière et maritime²⁸ : elle ne conserve plus que 5 chalutiers. Dans l'immédiat, trois sont rétrocédés, en sous-location à M. Menu et à sa société²⁹. La fin de l'ARPV, groupement d'armateurs, est proche : « En novembre (1936), l'Association n'aura plus aucune dépense d'armement à effectuer »³⁰, note le Comité directeur du 14 octobre 1936. Les deux derniers chalutiers de l'Association, que M. Menu n'a pas voulu reprendre, le *Marie-Anne* et le *Marie-Gilberte*, sont « désarmés le 17 courant » (novembre 1936)³¹. François Menu devient l'unique propriétaire de la flotte de l'ARPV. Présent au Comité de direction du 21 septembre 1938, « M. Menu fait connaître qu'il s'est rendu acquéreur des navires de la flotte Pêche en mer à partir du 1^{er} juillet 1938 ». Ultime étape, lors du Comité du 23 mars 1939, « sur proposition de M. Menu, le Comité décide de racheter, à la date du 31 mars 1939, le matériel, les installations, ainsi que les stocks de charbon appartenant à la Société d'importation charbonnière et maritime ». Ainsi, M. François Menu devient-il le troisième grand armateur de La Rochelle. Sa société, qui conserve le même nom, l'ARPV, se transforme en une société de capitaux placée sous sa présidence.

Un quatrième grand armement de la pêche industrielle rochelaise d'avant la Deuxième Guerre mondiale, la PARO³², est fondé en 1920 par M. Charles de Peyrecave, ancien officier de marine (1884-1929). Il crée une société au capital de 3 700 000 F, avec quatre autres associés : René de Peyrecave, Alfred-Victor Bour, docteur en droit (Paris), le colonel comte Prosper Keller (Paris) et le

26 *Id.*, *Rapport du Conseil de surveillance de l'ARPV*, pour le 2^e semestre de 1926.

27 AD CM, Fonds privé J.-C. Menu, *Rapport du Conseil de surveillance de l'ARPV* du 2^e semestre de 1928.

28 Joseph Camenen, *Regards sur une vie de marin pêcheur*, *op. cit.*, p. 222.

29 AD CM, 164 J, Acte notarié du 31 décembre 1925 : comité de direction de l'ARPV du 2 janvier 1926.

30 *Id.*, Comité directeur de l'ARPV du 14 octobre 1936.

31 *Id.*, Compte rendu du Comité de direction du 18 novembre 1936 de l'ARPV.

32 PARO : Société de pêche et armement (La Rochelle) Océan.

baron Louis de Saizieu (Marsillargues, 34)³³. Le siège social est situé à Paris (8^e), 65 Rue d'Amsterdam, et dispose d'une direction à La Rochelle, sur le Quai est du Bassin des chalutiers³⁴. La PARO arme une série de 11 chalutiers, qui arrivent à La Rochelle à partir de 1920. Ils sont tous baptisés *Marie* : *Marie-Simone*, *Marie-Gilberte*,...³⁵. Comme les autres grands armements, la PARO tente de promouvoir son propre mareyage : « Notre pêcherie qui commence ses expéditions directes le lundi 15 mars (1926) veut faire mieux que ce qui a été fait jusqu'à ce jour. En devenant notre client, vous éliminez les intermédiaires puisque nous pêchons nous-mêmes le poisson que nous expédions »³⁶. Mais cette tentative échoue : la PARO vend alors sa pêche à l'ARPV M. de Peyrecave décède en 1929 ; la PARO ne lui survit pas longtemps : elle est rachetée par M. François Menu et l'ARPV

L'armement Menu constitue, avec les armements Dahl et Castaing, l'essentiel de la flotte de pêche industrielle de l'entre-deux guerres. Après la Deuxième Guerre mondiale « de (trop) nombreux chalutiers, armés soit par des individuels, soit par des associations quirataires », s'ajoutent à ces trois flottes.

On trouve la trace de ces associations quirataires dès l'Antiquité. Au Moyen Âge, la copropriété de navires se rencontre dans toutes les nations maritimes. Sur les rives de l'Atlantique, elle est souvent partagée en centièmes ou millièmes ; en bordure de la Méditerranée, elle est au contraire divisée en vingt-quatre parts, ou « quirats »³⁷. De l'arabe *qirât*, sorte de petit poids, un quirat est, en droit maritime, une part d'un navire indivis. Lorsqu'un navire n'appartient pas à une seule personne, mais à plusieurs, on le suppose décomposé en un certain nombre de parts égales appelées quirats, et les divers copropriétaires le sont pour un quirat, ou pour deux, ou plus³⁸. En 1871, R. Fresquet³⁹ précise une définition juridique et économique de ce système « de la copropriété des navires ». Elle est provoquée « par la grande valeur qu'ils (les navires) représentent : les armateurs veulent souvent diviser les risques » ; ils prennent des intérêts dans divers armements. C'est une « société *sui generis* », car il y a « *indivision* entre les cohéritiers », en cas de succession. Mais cette société a nécessairement un caractère commercial, selon l'article 633 du Code commercial. « C'est une sorte de participation », dit R. Fresquet. Le caractère d'indivision entraîne la

33 « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », art. cit., p. 12.

34 AD CM, 164 J, CCI La Rochelle, *Lettre de la PARO à M. Courtade, client*, 5 mars 1926.

35 *Fonds privé Yves Joncour*, ancien patron de pêche La Rochelle, Musée maritime de La Rochelle.

36 AD CM, 164 J, *Lettre de la PARO*, déjà citée en note 34.

37 Louis Mordrel, *Les Institutions de pêche maritime - Histoire et évolution*, thèse de doctorat en droit, université Paris II, 1972.

38 Dictionnaire *Littéré*, <<http://dictionary.sensagent.com/quirat/fr-fr/>>.

39 Raimond Frédéric de Fresquet, *Du navire, esquisse de droit commercial maritime : articles 190 à 196, 216 à 220 du Code du commerce*, Aix, A. Makaïre, 1871, p. 46-49.

« solidarité » entre les copropriétaires. Une société quirataire s'organise donc autour d'un navire. Chaque copropriétaire possède un droit réel sur celui-ci. La même structure peut se retrouver pour plusieurs navires, avec les mêmes associés⁴⁰. Mais, on considère juridiquement qu'il y a autant de sociétés de quirataires que de navires. Les quirataires peuvent être des personnes physiques ou des personnes morales.

270

La gestion de la société de quirats est souvent confiée à une ou plusieurs personnes, copropriétaires ou étrangères à la copropriété. Dans le premier cas, il s'agit d'un armateur gérant qui, s'il est désigné par l'accord initial, n'est pas révocable, sauf en justice ; désigné au contraire par la majorité, il est révocable par cette même majorité. Le gérant a tous les pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances. Il ne peut toutefois disposer du navire, ni l'hypothéquer, sauf accord d'une majorité des quirataires⁴¹. Quant aux associés, ils ont le droit d'être informés de la vie de la société, de prendre part aux délibérations et, sauf clause contraire du contrat sous seing-privé initial, de céder leurs parts⁴². Ils peuvent l'hypothéquer, avec l'accord de la majorité des quirataires⁴³. Ils participent évidemment aux bénéfices de la société. En contrepartie de leurs droits, ils sont solidairement responsables, mais dans la limite de leurs apports. Pour André Auger⁴⁴, la société quirataire apparaît comme une formule « plus souple » que celles des sociétés anonymes ou des sociétés à responsabilité limitée. Nulle obligation, dit-il, de constituer un conseil d'administration, élu en assemblée générale ; possibilité de fiscaliser l'amortissement de l'investissement. M. Auger crée plusieurs sociétés quirataires, pour pouvoir armer des chalutiers hauturiers. Le premier, en 1958, est l'armement du chalutier l'*Euros*, un navire de 37 mètres, à moteur diesel. En 1975, alors que sévit la crise de la pêche, 18 navires de type quirataire sont encore exploités sur un total de 36 chalutiers industriels, soit 50 % des chalutiers rochelais.

LA ROCHELLE, PORT DE PÊCHE BRETON AU XX^E SIÈCLE ?

À bord des chalutiers rochelais, nombreux sont les marins pêcheurs d'origine bretonne. Patrice Marquand rappelle qu'au début du XIII^e siècle, des « étrangers »

⁴⁰ Louis Mordrel, *Les Institutions de pêche maritime*, op. cit.

⁴¹ *Id.*

⁴² Pour ce qui concerne la société quirataire autour de l'*Euros*, dont nous parlons plus loin, l'acte de quirat prévoit « un droit de préemption » au profit des copropriétaires, en cas de cession de parts à une personne étrangère.

⁴³ Loi du 10 juillet 1885, art. 3.

⁴⁴ Entretien oral au Musée maritime avec André Auger, ancien armateur rochelais à la pêche industrielle, le 28 septembre 2011.

sont venus s'installer dans la ville. Parmi ceux-ci, « les Bretons forment le groupe ethnique le plus nombreux », près d'un tiers⁴⁵. À la fin du XIX^e siècle, Louis Papy estime qu'il y a, avec les femmes et les enfants, environ 3 000 Bretons établis à La Rochelle⁴⁶.

La crise de la sardine, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, provoque un exode massif de marins pêcheurs bretons : « à partir des années 1830, l'industrie française des conserves de sardines connut un demi-siècle d'activité brillante [...]. La préparation des sardines était le monopole français »⁴⁷. Mais, « cette industrie, jadis florissante, a commencé à périlcliter en 1880 et, après deux trop courts arrêts dans sa marche descendante, elle n'a cessé de décroître depuis 1883 »⁴⁸. Les bancs de sardines négligent les côtes de Bretagne-Sud. On parle alors de crise : les sardines, croit-on, se sont réfugiées dans les eaux de la péninsule Ibérique. Les usiniers y investissent, comme le lorientais Delaury, qui ouvre le premier une usine à Setubal, port portugais, en 1880. En 1879, on compte 160 conserveries en Bretagne et 9 sur la péninsule Ibérique. En 1905, les usines de la péninsule sont au nombre de 137. Dans le même temps, entre 1880 et 1892, on passe pour le seul département du Morbihan de 59 à 32 établissements⁴⁹. Les sardines espagnoles et portugaises concurrencent les bretonnes ; elles ont l'avantage d'être pêchées sans rogue⁵⁰ et de ne pas être, sur ces côtes, un poisson saisonnier. Si les campagnes de pêches deviennent moins mauvaises sur les côtes bretonnes avec le retour des sardines, la situation des marins pêcheurs reste préoccupante, face à la concurrence étrangère aux prix plus bas. Au début du XX^e siècle, la pêche bretonne à la sardine connaît un déclin marqué, et avec elle le travail dans les conserveries qui concerne hommes et femmes : « pour les familles de pêcheurs, il n'est plus question de disettes, mais de misère [...]. Quelques-uns émigrent, vers le nord, à la pêche ou à la mine, ou vers le sud dans d'autres ports : Quiberon, La Rochelle, Les Sables-d'Olonne, voire plus loin vers le pays basque, ou même à l'étranger »⁵¹.

45 Patrice Marquand, *Les Bretons à La Rochelle d'après le serment au roi de France de 1224*, Rennes, Université européenne de Bretagne, p. 1, <<http://hal.inria.fr>>.

46 Louis Papy, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, t. II, *L'Homme et la mer*, Bordeaux, Delmas, p. 243-244.

47 Charles Robert-Muller, *Pêches et pêcheurs de la Bretagne Atlantique*, Paris, Armand Colin, 1944, p. 5 ; ce passage a été cité par Nathalie Meyer-Sable, *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais 1830-1920*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 22.

48 Gerville-Reache, Rapport au ministre de la Marine et des colonies sur la pêche de la sardine, cité par Nathalie Meyer-Sable, *ibid.*, p. 22.

49 *Id.*

50 Rogue : préparation d'œufs de poisson salés, utilisée comme appât pour pêcher la sardine.

51 Nathalie Meyer-Sablé, *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches*, op. cit., p. 25.

À partir du début du xx^e siècle, le développement de la pêche industrielle à La Rochelle provoque une immigration massive de marins pêcheurs bretons originaires du Morbihan, mais aussi des autres départements bretons, telles les Côtes-du-Nord⁵². Les Bretons s'adaptent très vite à ce nouveau genre de pêche. C'est parmi eux que les armateurs recrutent les équipages de leur flotte à vapeur, écrit Louis Papy⁵³. En 1939, 1 500 marins sont répartis dans les différents armements à la pêche rochelaise. Les Bretons y sont majoritaires⁵⁴. L'étude des rôles d'équipage des chalutiers à vapeur⁵⁵, au début du xx^e siècle, confirme ce fait. L'analyse des lieux d'inscription des marins pêcheurs d'un chalutier rochelais, le *Mars*, est révélatrice. Elle montre un lien très étroit entre le lieu de naissance et le lieu où les marins pêcheurs sont inscrits maritimes. Ainsi, l'équipage qu'il a embarqué⁵⁶, tout au long de l'année 1909, comprend au total 63 hommes ; 80 % sont des inscrits maritimes bretons, expression de leur port d'attache⁵⁷. Et, parmi eux, les plus nombreux sont des inscrits maritimes de Vannes et d'Auray, dans le département du Morbihan. Par delà leurs noms à consonance bretonne souvent marquée, leurs lieux de naissance le plus souvent indiqués, montre une origine bretonne indéniable, très en lien avec leur lieu d'inscription maritime. La plupart d'entre eux sont nés aussi dans le Morbihan, dans les environs des ports de pêche d'Auray, d'Étel, de Lorient, sur l'île de Groix, dans les îles et sur le pourtour du golfe du Morbihan.

Le constat fait pour l'équipage du *Mars* se retrouve pour les équipages des autres chalutiers à vapeur immatriculés à La Rochelle, pour la période 1909-1913⁵⁸. L'analyse de leurs origines géographiques, en 1909-1911, confirme celle faite pour l'équipage du chalutier *Mars* : sur 845 marins pêcheurs embarqués, 71 % sont des inscrits maritimes provenant de Bretagne, dont 54,5 % de Vannes et d'Auray. Les inscrits rochelais ne représentent que 8,1 % de ces marins embarqués, 4,1 % venant d'Arcachon et de Bordeaux. À ces origines principales, nous pouvons ajouter 23 marins pêcheurs inscrits en Charente-Maritime, hors La Rochelle (île d'Oléron, Royan, ...), soit 2,7 %. Une étude

52 Émile Le Bourdieu, « Les Bretons à La Rochelle », *Le Chasse-marée*, n° 52, octobre 1990, p. 20.

53 Louis Papy, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, op. cit., p. 244.

54 Yves Joncour, *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime*, ouvr. dact., 2005, Musée maritime de La Rochelle.

55 Service historique de la Marine de Rochefort (ensuite SHD), *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, Série 6 P, sous-série 6P6, Inscription maritime du Quartier de La Rochelle.

56 Le chalutier *Mars*, immatriculé à La Rochelle, appartient à M. Christian Morch, armateur.

57 Entretien oral, au siège du syndicat CGT des anciens marins, avec Jean Cousin, ancien marin pêcheur rochelais, 5 mars 2012. M. Cousin précise que les marins conservaient leur première inscription maritime comme lieu d'origine, même s'ils naviguaient ailleurs.

58 SHD Rochefort, *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, op. cit.

identique des rôles d'équipage des chalutiers rochelais à vapeur en 1918⁵⁹ donne des chiffres avoisinant : 59 % des inscrits maritimes embarqués sont Bretons, 39 % relevant des inscriptions maritimes de Vannes et d'Auray, du département du Morbihan⁶⁰. Les Bretons ont fait souche et des inscrits maritimes rochelais sont fils de marins bretons. La pêche, activité quasi permanente, « entraîne toute la famille » dans le sillage des marins-pêcheurs : « les familles s'entassent dans les faubourgs des villes portuaires : le Pollet à Dieppe, La Chaume aux Sables-d'Olonne et Ciboure à Saint-Jean-de-Luz, pour citer les plus connus »⁶¹. La Rochelle connaît le même phénomène de peuplement de certains de ses quartiers, autour du port du centre-ville, par des marins pêcheurs bretons célibataires et en familles. Ce sont des quartiers peu habités, aux immeubles étroits et vétustes, souvent désertés. Selon Louis Papy, à la fin du XIX^e siècle, on estime qu'il y a déjà, avec les femmes et les enfants, environ 3 000 Bretons établis dans les quartiers Saint-Nicolas et Saint-Sauveur. Ils prennent aussi possession du Cour des Dames et du quartier qui le jouxte, le quartier Saint-Jean. D'autres s'installent dans le quartier de la Ville-en-Bois, derrière le port de pêche⁶².

La pêche industrielle rochelaise se développe entre les deux guerres, tout en connaissant une crise liée à la surpêche dans le golfe de Gascogne et à la raréfaction des fonds de pêche. La hausse du prix du charbon et la baisse des cours du poisson se conjuguent avec la réduction des apports pour mettre en difficulté, nous l'avons dit, des armements comme l'ARPV. La guerre d'Espagne, puis la Deuxième Guerre mondiale réduisent fortement la pêche, permettant une reconstitution des fonds. Les années d'après guerre connaissent une activité forte qui atteint son maximum dans les années 1960 :

À La Rochelle, la pêche, activité rentable jusqu'en 1965, attira des capitaux d'origine très diverse. La bourgeoisie libérale et foncière de la région, à la recherche d'affaires lucratives, investissait volontiers dans les armements, profitant des avantages fiscaux accordés aux sociétés de quirataires. Ces nouveaux venus, sans aucun lien avec le milieu maritime, étaient avant tout des spéculateurs : désireux de réaliser le maximum de profits le plus rapidement

59 SHD Rochefort, *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, op. cit. Étude portant sur 5 chalutiers rochelais ; *Sirena, Esperanza, Pen-men, Les Barges, Verdon et Monrevel*.

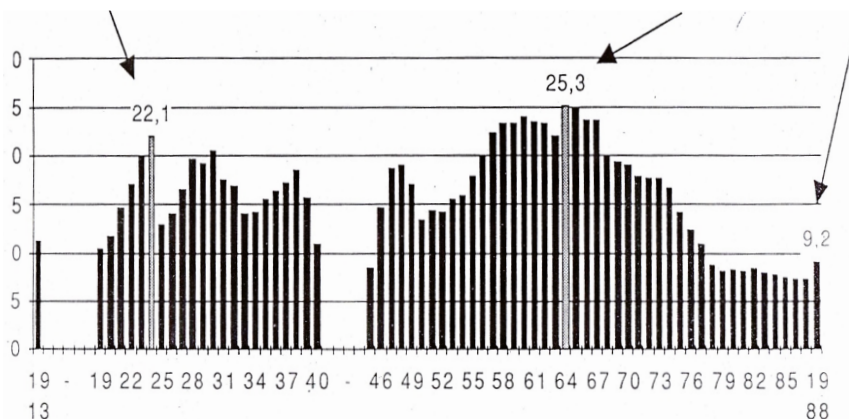
60 Jean Cousin, ancien marin-pêcheur, *témoignage*, déjà cité.- M. Cousin précise qu'une spécialisation se faisait par départements bretons : marins du commerce pour les Côtes-du-Nord, marins de guerre pour le Finistère, marins-pêcheurs pour le Morbihan, éleveurs pour l'Ille-et-Vilaine.

61 Laurier Turgeon, « Le temps des pêches lointaines. Permanences et transformation (vers 1500-vers 1850) », dans Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, op. cit., p. 133-181, loc. cit., p. 178.

62 AD CM, *Registre d'inscription des garçons École Bonpland, primaire et cours complémentaire*, Années 1907-1920 et 1921-1956, 1T 1151et 1152.

possible ; ils furent les artisans de l'expansion de la flottille industrielle ce qui se traduit par un essor de la production⁶³.

Ainsi, en 1964, avec un record de 25 300 tonnes de poissons débarqués, La Rochelle est le quatrième port de pêche de France.



Évolution des quantités de poissons débarqués à La Rochelle, 1913-1988, en tonnes

Mais, dès 1966, ce tonnage débarqué chute : il n'est plus que de 9 200 tonnes en 1988, comme le montre le document ci-dessus. Le port de La Rochelle, avec seulement 2 448 tonnes de poisson débarqué en 2010, n'est plus que le 22^e port de pêche de France, connaissant des apports inférieurs de moitié à ceux de La Cotinière, port artisanal sur l'île d'Oléron, proche⁶⁴. Après un nombre record de chalutiers le 1^{er} janvier 1966, 74, la flotte de pêche industrielle rochelaise connaît un recul très marqué, passant à 65 unités en 1967, 60 en 1968, 54 en 1969 et 43 en 1970⁶⁵.

Deux causes premières permettent d'expliquer ce déclin de la pêche industrielle rochelaise, qui conduit à la disparition des derniers grands chalutiers industriels en 1994 : la raréfaction des fonds de pêche dans le golfe de Gascogne, qui menaçait déjà dans les années 1930, et le vote d'une loi modifiant profondément les avantages fiscaux des investissements dans les sociétés d'armement⁶⁶. D'autres causes s'y ajoutent : cette analyse fait l'objet de notre travail actuel de recherche.

⁶³ Philippe Fournet, « L'évolution récente de la pêche rochelaise », *Norois*, n° 87, 1975, p. 443-461.

⁶⁴ Association des directeurs et responsables des halles à marées de France, *Classement des criées en tonnage en 2010*, <www.criees-france.com>.

⁶⁵ Archives privées du syndicat CGT des marins de La Rochelle, *Rapport Pêche industrielle*, Comité central des pêches, séance du 2 juin 1970.

⁶⁶ Journal officiel, loi n° 65-566 du 12 juillet 1965 modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers, 13 juillet 1965, <www.legifrance.fr>.

FÉLIX AMIOT (1894-1974), UNE FIGURE ORIGINALE
DE GRAND ENTREPRENEUR, DE LA CONSTRUCTION
AÉRONAUTIQUE À LA CONSTRUCTION NAVALE :
PRÉSENTATION DES SOURCES ET PERSPECTIVES
DE RECHERCHES

Justin Lecarpentier
Doctorant, université de Caen

Félix Amiot n'est connu aujourd'hui que comme le fondateur des Constructions Mécaniques de Normandie¹ – CMN – à Cherbourg, sa ville natale, où beaucoup ignorent sa précédente carrière dans l'aéronautique. On peine aussi à se souvenir de son passé de pionnier de l'aviation à Issy-les-Moulineaux, lieu de ses premiers exploits techniques ainsi qu'à Colombes, endroit principal de son parcours aéronautique. Et pourtant, Félix Amiot fut un pionnier de l'aviation après la construction de son premier avion en 1913, un constructeur aéronautique de 1916 à 1944, puis, après sa reconversion, un constructeur naval de 1945 jusqu'à sa disparition en 1974. Cette césure rend son parcours atypique, d'autant plus qu'il consacra un temps à peu près équivalent à chacun de ces deux domaines et en retira une réussite et une reconnaissance analogues.

LE PARCOURS DE FÉLIX AMIOT

Son profil se complexifie au regard de ses qualités : autodidacte et passionné de mécanique, il se lance dans la réalisation d'un avion en 1913, ce qui le place à une époque charnière de l'aviation. Il appartient ainsi à la fois aux derniers pionniers de l'aviation et, à partir de 1916, avec la SECM², à la première génération d'industriels de l'aéronautique, née avec la Première Guerre mondiale, et dont l'immense majorité disparaît avec la fin du conflit et la restructuration du secteur³. Félix Amiot et la SECM survivent à cette restructuration grâce à la sous-traitance et au développement de

1 En abrégé : CMN.

2 Société d'emboutissage et de constructions mécaniques

3 Entre l'armistice de 1918 et 1920, l'industrie aéronautique voit son nombre d'actifs divisé par 18 : Emmanuel Chadeau, *L'Industrie aéronautique en France, 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987, p. 153.

modèles propres. Ce sont ces modèles qui, en s'illustrant dans des raids aériens, sont suivis de commandes de l'armée et installent la société parmi les grands noms de l'aéronautique de l'entre-deux-guerres, aux côtés de Bloch, Potez ou Dewoitine⁴. La fin des années 1930 marque l'apogée de sa carrière aéronautique : l'Amiot 370, basé sur la recherche de la meilleure aérodynamique, bat une dizaine de records de vitesse entre 1937 et 1939 ; l'Amiot 340, prototype de la version militaire, sert à transporter le chef de l'armée de l'Air en visite en Allemagne en 1938 ; l'Amiot 351/354, la version finale, est commandée à plusieurs centaines d'exemplaires par l'armée de l'Air⁵.

Mais la guerre change la donne : non préparée à faire face à l'afflux de commandes de l'armée, la SECM doit se développer et installe une nouvelle usine à Cherbourg. Ce développement en urgence ralentit la production de l'Amiot 351/354 : le retard s'accumule et s'aggrave avec les modifications incessantes demandées au constructeur par l'armée. Sur les centaines d'Amiot commandés, seuls cinq sont livrés en avril 1940 et une cinquantaine seulement sortent des chaînes avant l'armistice de juin 1940. La position de Félix Amiot sous l'Occupation – collaboration aéronautique avec le *Reich* sur demande de Vichy d'une part, soustraction de son bureau d'étude à l'occupant ainsi que d'une partie de sa main-d'œuvre au STO, protection des biens des ses amis et financiers les Wertheimer, ou encore soutien au réseau de Résistance et freinage de la production dans ses usines, d'autre part – est très mal perçue par ses contemporains : montré du doigt par Vichy comme responsable de la défaite, puis inquiété par les Allemands à propos de la fausse aryanisation de Chanel et Bourjois⁶, arrangement qui lui vaut d'autres ennuis après-guerre, il est accusé de collaboration à la Libération⁷. Arrêté en septembre 1944, puis libéré, il n'est finalement acquitté qu'en 1948. Il a perdu cependant son usine de Colombes dans les nationalisations de 1945.

N'ayant plus son usine principale, et conscient du retard qu'il a pris dans l'aéronautique, il se replie sur Cherbourg et sur la possibilité de se reconverter dans la construction navale. Il dispose de plusieurs atouts : son usine, devenue CMN, est à proximité immédiate de la mer, un choix en écho à ses rêves d'hydravions transatlantiques. Il peut aussi compter sur le soutien de la municipalité et sur

4 L. Berger, « Henry Potez et Marcel Dassault, constructeurs aéronautiques de la Grande guerre », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 209, 2003, p. 45-55.

5 Jean Cuny, Raymond Danel, *Léo 45, Amiot 350 et autres B4*, coll. Docavia, Paris, Larivière, 1986.

6 Philippe Verheyde, *Les Mauvais Comptes de Vichy, l'aryanisation des entreprises juives*, Paris, Perrin, 1999.

7 Bruno Abescat, Yves Stavidès, « Derrière l'empire Chanel... La fabuleuse histoire des Wertheimer », *L'Express*, n° 2818-2823, 4 juillet 2005-8 août 2005.

un contexte favorable de reconstitution des flottilles de pêche. C'est donc par la construction de chalutiers que Félix Amiot débute dans la construction navale, en introduisant d'ailleurs ses idées et son expérience issues de l'aéronautique. Dans les années 1950, la construction en bois est la spécialité du chantier avec le lancement de dragueurs de mines. Le début des années 1960 voit un retour à la multiplication des activités et de la sous-traitance pour remplir le carnet de commandes. La situation change en 1965 avec le marché des vedettes lance-missiles israéliennes⁸. Conçues à partir de plans du chantier allemand Lürssen, ces navires ouvrent à la CMN de nouveaux marchés qui mettent au point une version améliorée : la Combattante II. Le coup médiatique de « l'affaire des Vedettes de Cherbourg »⁹ assure une publicité mondiale au chantier qui voit son carnet de commandes gonfler : 24 Combattante II commandées en 1970¹⁰, 28 en 1974, année de la disparition de Félix Amiot.

UN EXEMPLE D'ENTREPRENEUR FRANÇAIS DU XX^e SIÈCLE

Le parcours de Félix Amiot est atypique, unique si on le considère dans sa globalité, l'élément le plus remarquable étant sa reconversion réussie de l'aéronautique à la construction navale. Cependant, la vie de Félix Amiot peut se rapprocher de celle d'autres entrepreneurs, si elle est considérée sous certains angles :

- 8 Abraham Rabinovich, *The Boats of Cherbourg : the secret Israeli operation that revolutionized naval warfare*, New York, Seaver books, 1988.
- 9 Dans la nuit du 24 au 25 décembre 1969, cinq vedettes rapides, construites pour la marine israélienne et placées sous embargo par la France depuis le 4 janvier 1969, quittent le port de Cherbourg. Afin de contourner cet embargo, la marine israélienne et l'amiral Limon, chef de la mission d'achat en France, se lancent dans une opération qui consiste à rapatrier les navires par le biais d'une vente fictive à une société d'un pays neutre qui revendra par la suite les navires à Israël. En septembre 1969, la Starboat, une compagnie pétrolière, est créée à Panama par un homme d'affaire israélien. Celui-ci confie sa représentation à un armateur norvégien reconnu et achète une adresse à Oslo. En novembre 1969, Félix Amiot est contacté pour racheter les navires israéliens qui ont été placés sous embargo. La vente est acceptée par Israël, puis autorisée par la France, contente de trouver un règlement à ce dossier. En secret, la Starboat passe un accord avec Israël pour « louer » les équipages afin d'acheminer les navires, et signe dans le même temps un contrat de location des navires à une société de prospection pétrolière israélienne. Le soir du 26 décembre 1969, la presse locale informe les agences du départ des navires et l'affaire éclate ; le gouvernement est ridiculisé. Enfin le 31 décembre 1969, les 5 vedettes arrivent à Haïfa. - Voir Justin Lecarpentier, *Rapt à Cherbourg. L'affaire des vedettes israéliennes*, Louviers, L'ancre de Marine, 2010.
- 10 4 *Combattante II* pour la Grèce, 4 *Combattante II* pour la Malaisie et surtout 20 *Combattante II* pour la RFA dont 12 complètes et 8 coques à finir par le chantier allemand Lürssen : Christopher Chant, *Schnelle Angriffs-Boote, Klassen, Typen, Ausstattung*, Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1994.

– Sa formation d’entrepreneur : comme Louis Renault, grand constructeur automobile, Félix Amiot est un autodidacte¹¹, passionné de mécanique, à l’inverse des industriels aéronautiques de sa génération issus de l’école SUP-AERO – Marcel Dassault, Henry Potez, Émile Dewoitine...–, génération qui se révèle lors de la première guerre mondiale, et qui brille pendant l’entre-deux-guerres.

– Ses réseaux : il partage avec ces mêmes industriels un client incontournable : l’armée de l’Air, mais aussi un train de vie similaire : l’Aéroclub de France, les grands hôtels, les stations balnéaires, les voitures de luxe¹²...

– Enfin, la stratégie industrielle qu’il a développée se rapproche de celle de Marcel Dassault : multiplication des filiales, entrelacements des sociétés et de leurs personnels.

En dehors des exemples de similitude avec les industriels aéronautiques français de l’entre-deux-guerres, sa reconversion dans la construction navale et son choix de construction de navires rapides de faible tonnage le rapprochent de son « concurrent-partenaire », le chantier Lürssen à Brême-Vegesack, en Allemagne. Mais le parallèle s’arrête là, car Lürssen est une activité familiale de construction navale, fondée en 1875¹³. Ce chantier fut l’inventeur du concept de vedettes rapides.

Les différentes comparaisons entre l’industrie aéronautique et la construction navale font ressortir le déséquilibre entre les deux secteurs d’activité à propos de leur traitement historique. L’historiographie actuelle est plus poussée pour l’aéronautique que pour la construction navale, qui ne dispose que d’une historiographie très réduite, voire quasi inexistante pour les secteurs choisis par Félix Amiot. En effet, la plupart des industriels aéronautiques de sa génération ont déjà fait l’objet d’études et d’ouvrages, en particulier Marcel Dassault¹⁴, alors qu’il n’existe sur la construction navale que quelques monographies de chantiers ou des travaux universitaires se concentrant principalement sur la construction de navires de grands tonnages, civils ou militaires, comme ce fut

11 Jean Amiot, Henry Beaubois, Gaston Durmon, Jean Veron, « Félix Amiot (1894-1974) », *Pionniers – Revue aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges*, n°45, 15 juillet 1975, p. 4-21.

12 Cet aspect peut être reconstitué grâce à la conservation des archives personnelles de Félix Amiot au sein du fonds Amiot du Service historique de la Défense de Cherbourg. Elles comportent la correspondance, mais aussi une série de factures permettant de restituer le train de vie de Félix Amiot au cours des années 1930.

13 <www.lurssen.com/#en/company/past-and-present> - Actuellement le chantier est dirigé par la 4^e génération de la famille Lürssen ; il propose une gamme de navires équivalente à celle des CMN, ex-chantier Amiot, à savoir des yachts de grand luxe.

14 Pierre Assouline, *Monsieur Dassault*, Paris, Balland, 1983 ; Jean-Pierre Bechter, *L’Épopée Dassault : les plus belles histoires de Dassault*, Boulogne, Timée, éd., 2006.

le cas à La Seyne-sur-mer, La Ciotat, Saint-Nazaire, dans les arsenaux, ou encore dans les chantiers d'Augustin Normand au Havre¹⁵.

L'étude du parcours de Félix Amiot entre dans l'étude des entreprises et des entrepreneurs, une branche de l'historiographie en développement depuis la fin du xx^e siècle, avec un renouveau de l'histoire économique privilégiant la microéconomie, et la prise de conscience de la nécessité de conserver et de valoriser les archives au sein des entreprises, ainsi que la réévaluation de leur valeur historique¹⁶.

BRÈVE PRÉSENTATION DES SOURCES

C'est dans cet objectif que je me propose d'étudier la vie de Félix Amiot en m'appuyant en premier lieu sur le fonds d'archives privé Amiot conservé au Service historique de la Défense de Cherbourg, complété par diverses sources disponibles. Ce fonds d'archives fut déposé en 1987 lors de la vente du groupe industriel par la famille Amiot au groupe financier De Rosario¹⁷. Il regroupe l'ensemble des archives conservées par la société et couvre la période 1916-1987. Le classement du fonds est fait en fonction des diverses sociétés :

SECM – Société d'emboutissage et de constructions mécaniques

SAMT – Société d'armement maritime et de transport

CAN – Chantier aéronautique de Normandie –, puis CMN – Constructions mécaniques de Normandie

Société anonyme de l'Hôtel Atlantique

Chalutiers cherbourgeois, puis SNGM – Société normande de gestion maritime –, puis SEPFA – Société d'exploitation des procédés Félix Amiot – société qui subsiste encore aujourd'hui.

CFII – Centralisation fiduciaire industrielle et immobilière

SETAD – Société d'exploitation des terrains d'aviation et dérivés –, puis SASO – Société agricole de Seine-et-Oise.

15 *La Construction navale et sa mémoire : archives et patrimoine*, Actes des journées d'études tenues à l'Hôtel du département de Seine-Maritime, les 28 et 29 novembre 2002, Rouen, Archives départementales de la Seine-Maritime, 2005.

16 Pensons aux travaux de Bertrand Gille (*Histoire des techniques*, Paris, Gallimard, coll. « Encyclopédie de la Pléiade », 1978) sur la mise en valeur des archives des entreprises, à ceux de François Caron (François Caron (dir.), *Entreprises et entrepreneurs aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, PUPS, 1983) sur l'histoire des entreprises, des réseaux et de l'innovation, à ceux d'Emmanuel Chadeau (*L'Industrie aéronautique en France. 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987) sur l'industrie aéronautique et des entrepreneurs, ou encore à ceux de Robert Frank (*Le Prix du réarmement français, 1935-1939*, Paris, Publication de la Sorbonne 1982) sur le réarmement français et l'aéronautique avant 1940.

17 J.-P. B. « Les CMN changent de mains. Le groupe financier De Rosario succède à la famille Amiot », *La Presse de la Manche*, 23 mai 1987, p. 7.

Le fonds dispose aussi d'une partie des archives privées de Félix Amiot – correspondances, actions, factures diverses, discours, propriétés.

Le fonds Amiot se compose de différents types de documents :

– des plans et croquis des navires ou avions construits, mais aussi des machines, des projets de développement ou encore des bâtiments de la société ou des propriétés de Félix Amiot.

– des rapports techniques très nombreux et variés dans leurs thèmes : essais, prospections, consultations diverses, propositions de solutions... mais aussi rapports sur les concurrents et leurs avancées ou encore sur des rapports transmis à titre confidentiel à Félix Amiot.

– une documentation administrative qui constitue la majeure partie des archives : comptes rendus d'assemblées générales, listes des employés, bilans d'activités, livres de vente, livres de commandes, traitements des salaires, ce qui permet de retracer la vie de l'entreprise et de suivre les marchés de celle-ci.

280

– la correspondance émise ou reçue. On y trouve aussi bien le courrier interne que des échanges épistolaires avec des ministres, des députés, ou encore de hauts fonctionnaires de l'État...

– s'y trouvent encore les documents juridiques sous forme de statuts des sociétés, actes de propriétés, d'achat ou de vente ou encore de cession, des demandes de dépôt de brevets. Ou encore des archives judiciaires sur le cas des nationalisations d'usines, sur l'affaire Wertheimer ou sur celle intentée par le Comité d'Épuration.

– le fonds conserve aussi, de manière dispersée, un nombre important de clichés produits par le service photographique de l'entreprise, ainsi qu'une série de plaquettes publicitaires sur les productions des diverses sociétés du groupe Amiot.

– s'y trouvent enfin des coupures de presse évoquant la vie de l'entreprise : mises à l'eau, réceptions, visites officielles, tentatives de records, salons, ... Mais aussi des témoignages de la vie syndicale de l'usine, en particulier des tracts et journaux clandestins sous l'Occupation.

Très complet, ce fonds présente cependant des lacunes pour les premières années de l'entreprise tout comme sur une partie des archives du bureau d'étude, en particulier sur les projets en cours en 1940, qui ont soit disparu lors de l'incendie de l'usine de Colombes en juin 1940, soit ont été confisquées par les Allemands et sont toujours en Allemagne au *Deutsches Museum* de Munich¹⁸. Les nombreuses coopérations avec des sociétés allemandes comme Mercedes,

¹⁸ Cette piste documentaire est indiquée dans l'ouvrage de Jean Cuny, Raymond Danel, *op. cit* ; après une prise de contact, elle semble confirmée, mais pour l'instant ce fonds n'est pas inventorié par le *Deutsches Museum* et est donc inaccessible.

MTU, ZF¹⁹ ou encore Lürssen, ont certainement laissé des traces dans les archives de ces dernières et seront des compléments intéressants.

Mais cette recherche ne saurait se limiter au fonds Amiot et devra être complétée par les archives du principal client de Félix Amiot : l'État Français. Le Service historique des Armées – Armée de l'Air à Vincennes, Marine à Vincennes et Cherbourg, Armement à Châtellerault – détiennent l'ensemble des informations sur les marchés passés, mais aussi sur les recommandations techniques. Les archives du ministère des Finances livreront des dossiers sur la situation fiscale du groupe.

Les Archives nationales disposent de dossiers sur la société, surtout celui sur l'aryanisation de Chanel et Bourjois par Félix Amiot dressé par les autorités d'occupation.

Enfin, la Bibliothèque nationale de France conserve une partie des brochures et plaquettes qu'a pu produire la SECM sur l'aviation à destination de ses clients.

En dehors des archives, il existe des sources imprimées au travers de la presse, locale ou nationale, de revues spécialisées, d'ouvrages contemporains de Félix Amiot.

Les sources audiovisuelles de l'INA, l'ECPAD, ou de Pathé-Gaumont sont aussi disponibles, et nombreuses sur les records des avions Amiot, sur la construction aéronautique, ou encore sur les embargos qui ont touché les vedettes construites par les CMN, l'affaire des Vedettes de Cherbourg restant le centre d'intérêt le plus important des médias sur le chantier naval cherbourgeois.

La richesse et la diversité de ces sources tranchent avec la bibliographie actuelle qui, tout en étant quantitativement importante, reste très peu développée en ouvrages spécialisés. En effet, il existe un seul ouvrage sur Félix Amiot et ses chantiers, écrit par un journaliste local, Frédéric Patard, au milieu des années 1990²⁰, à partir des archives de son journal, des témoignages et d'une partie du fonds Amiot. À côté de cet ouvrage, il existe aussi des séries d'articles parus dans les quotidiens locaux²¹, ainsi que dans des revues spécialisées²².

19 MTU : *Motoren und Turbinen Union*, filiale motoriste spécialisée de *Maybach*, puis *Daimler-Benz* basée à Friedrichshafen en Allemagne ; ZF : *ZahnradFabrik* est une entreprise spécialisée dans les boîtes de vitesses. Elle fut fondée par Ferdinand von Zeppelin en 1915 et est aussi basée à Friedrichshafen.

20 Frédéric Patard, *L'Aventure Amiot-CMN. Des hommes, le ciel et la mer*, Mayenne, Éditions des Champs, 1998.

21 Jean Mabire, « Du pionnier de l'aviation au père des vedettes de Cherbourg », *Ouest-France*, 13 mars 1975-15 mars 1975 ; Non signé, « Le constructeur Félix Amiot a réussi sur la mer comme dans les airs », *La Presse de la Manche*, 29 janvier 1970-31 janvier 1970 ; Non signé, « L'histoire fabuleuse d'un enfant de Cherbourg », *La Presse de la Manche*, 24-25 mai 1987.

22 Jacqueline Martin-Bagnaudez, « Constructions mécaniques de Normandie constructeur des "vedettes de Cherbourg" », *La Nouvelle Revue maritime*, n° 368, mars 1982, p. 14-33.

La période aéronautique fait certes l'objet d'un traitement très important et complet sur les avions Amiot : pensons au travail, déjà évoqué, d'Emmanuel Chadeau sur l'industrie aéronautique française, ou à l'imposant ouvrage de Jean Cuny et Raymond Danel consacré à l'Amiot 350²³, voire aux séries d'articles sur les différents modèles d'avions Amiot parus dans les magazines *Le Fana de l'Aviation* ou *Aviation Magazine International*²⁴. Mais ces ouvrages ne s'intéressent qu'aux avions et non au constructeur.

Concernant la pêche, il n'existe que très peu d'ouvrages évoquant l'évolution de la pêche côtière avec des chalutiers au cours du xx^e siècle²⁵ ; sont à signaler cependant des travaux effectués sur la pêche à Cherbourg par des géographes²⁶.

Le parcours de Félix Amiot offre de nombreuses possibilités d'études, sous différents angles, de par sa richesse et l'importante masse d'archives disponibles permettant d'en mettre en lumière les moments-clés ainsi que l'importance des rencontres, des réseaux qu'il conviendra d'identifier, de classer et d'en mesurer l'efficacité.

282

Les différents réorientations ou accroissements des activités de Félix Amiot nous invitent à nous interroger sur les raisons de ses choix de secteurs ou de stratégie industriels, de leur pertinence et de leurs influences sur la carrière de notre industriel, dont la reconversion d'après-guerre fournit une importante source de questionnements : pourquoi à Cherbourg ? Pourquoi la construction de navires en bois, en particulier de chalutiers ? Quelles motivations à cette reconversion ? Avec quels objectifs, quelle stratégie industrielle ? Mais aussi dans quel contexte, et avec quels soutiens ?

Travaillant depuis un an sur ma thèse, je ne peux, pour l'instant, donner de conclusions sur mes pistes de recherches. J'ai consacré cette année à faire le recensement des sources disponibles qui, comme nous l'avons vu, sont riches et variées et permettent de reconstituer la majeure partie du parcours de Félix Amiot, avec cependant des bémols pour la période antérieure à

23 Léo 45, *Amiot 350 et autres B4*, op. cit.

24 Jean Liron, « Un grand nom disparu Amiot – SECM », *Aviation Magazine International*, n°334 à 348, 1^{er} novembre 1961-1^{er} juin 1962 ; Jean Curnel, « Les Amiot 340 350 370 », *L'Album du Fanatique de l'Aviation* n°37 à 42, octobre 1972-mars 1973, p. 2-7 ; Jean Noël, « L'Amiot 143 M », *Aviation Magazine International*, n°477, 15 octobre 1967, p. 64-65 ; Michel Benichou, « Amiot 120, le bel inconnu », *Le Fana de l'Aviation*, n°352, février 1999-mars 1999, p. 14-27.

25 On peut cependant signaler une communication sur le sujet : Lydie Bonneau et Cécile Cholet, « Les "Chalutiers cherbourgeois" : une maison d'armement à la pêche (1922-1969) », *Les Normands et la mer*, Actes du 25^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Cherbourg, 4-7 octobre 1990), Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de Tatihou, 1995, p. 68-74.

26 Hagopian, *La Pêche en Normandie*, mémoire de géographie, université de Caen, 1962 ; Jean Saillard, *La Pêche à Cherbourg*, mémoire de géographie, université de Caen, 1978.

1914 ainsi que pour celle entre 1919 et 1925, le fonds Amiot présentant des lacunes pour la deuxième période.

En dehors de ce recensement, j'ai entamé le dépouillement du vaste fonds Amiot – une centaine de cotes sur les 530 concernant la période de Félix Amio – ; il confirme la richesse du fonds, par sa masse et sa variété de documents et surtout par leur intérêt historique qui, pour certains, dépasse largement le cadre de mon étude : on trouve aussi bien des rapports confidentiels du ministère de la Marine marchande sur la consommation de poisson à Lyon que des tracts dénonçant la Rafle du Vel' d'Hiv ou encore la liste des électeurs pour la présidence de la Chambre de commerce et d'industrie de Cherbourg en 1957, ou enfin les inventaires et les tableaux d'exploitations de fermes au cours des années 1950-1960 !

Le fonds Amiot est une mine d'informations précieuses pour l'histoire maritime du xx^e siècle : les CMN ayant réalisé l'intégralité des types de navires de faible et moyen tonnage allant du dériveur pour les écoles de voile jusqu'au thonier-congélateur de 110 m de long en passant par les vedettes rapides, les dragueurs, puis chasseurs de mines, leur étude et celle de Félix Amiot sont donc indispensables de par l'importance du chantier – plus de 1500 employés en 1974 – et de sa production – 200 navires entre 1948 et 1974.

Varia

LES « AILLEURS » DE ROCHEFORT : L'EXOTISME D'UNE VILLE-ARSENAL AU XVIII^E SIÈCLE

Sébastien Martin
Docteur en histoire,
CRHIA, université de Nantes

Fondé comme l'on sait en 1666, l'arsenal de Rochefort se vit progressivement confier la mission logistique des envois de marchandises et de personnels nécessaires à l'administration, à la défense et à la mise en valeur des possessions françaises d'outre-mer. Il devint ainsi, au XVIII^e siècle, la « porte des colonies » de la monarchie française. Orienté pour l'essentiel vers le domaine atlantique, l'arsenal fut en relation permanente avec les Antilles, la Nouvelle-France et tardivement avec les comptoirs d'Afrique, la mise en valeur des territoires ultramarins des océans Indien et Pacifique ayant relevé, quant à elle, de la Compagnie des Indes jusqu'à sa liquidation. Ainsi, l'envoi d'un important ravitaillement et l'embarquement des passagers destinés aux colonies par l'État constituèrent une réalité forte de l'activité de l'arsenal charentais. En sens inverse, administrateurs et soldats de retour en métropole, colons de Nouvelle-France, Acadiens, parfois Noirs et « Sauvages », mais également produits exotiques, plantes et animaux des « ailleurs » firent partie du quotidien rochefortais. Un tel constat conduit à envisager que la fonction coloniale de l'arsenal eut forcément une influence sur Rochefort et ses habitants au point de faire naître, comme à Bordeaux, Nantes et Marseille, une affinité particulière avec l'outre-mer¹. On doit donc imaginer la ville bruissant de la nouvelle de l'arrivée des navires, les objets et produits fraîchement débarqués imprégnant la vie des Rochefortais, le tout contribuant, année après année, au fil des armements, des expéditions, mais surtout des retours de navires, à la formation d'un capital symbolique. Les colonies apportèrent à Rochefort des ambiances, des produits qui modifièrent le quotidien, une perspective, parfois des bribes de plaisirs, en somme une originalité pour une

1 Cet aspect de la réalité rochefortaise a fait l'objet d'une récente mise à jour : Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, thèse pour le doctorat d'histoire, université de Nantes, 2012. - N.B. : voir plus haut, dans ce même volume, la présentation de cette thèse par son auteur.

ville-arsenal. Le souvenir de cette vision au XIX^e siècle signale d'évidence un phénomène puissant. Dans un ouvrage publié en 1848, Jean-Théodore Viaud et Élie-Jérôme Fleury, zélateurs en titre de la cité charentaise, alignèrent bien des poncifs, mais n'omirent jamais de faire allusion aux relations entre l'arsenal et les colonies, considérant le sujet comme essentiel². Quelques années après, tout laisse à penser que le souvenir des colonies et des voyages fut encore suffisamment vivace pour déterminer le parcours, tout empreint d'exotisme, d'un Pierre Loti, ainsi préparé à se jeter dans l'orientalisme. Aujourd'hui encore, il n'est qu'à observer le mouvement de réappropriation du patrimoine maritime de l'arsenal charentais pour prendre la mesure de ce qu'a pu être la force de ce capital symbolique. Le jardin des retours, imaginé par Bernard Lassus sur le site de la corderie royale, en est le parfait exemple³.

288

Aborder les « ailleurs » de Rochefort consiste à pénétrer le quotidien, les pratiques, la vie matérielle d'habitants au cœur d'un cadre singulier fait d'un arsenal en lien permanent avec les colonies au XVIII^e siècle. Pour les villes maritimes, l'interrogation prend tout son sens à l'aune du Marseille peint par Joseph Vernet⁴. Quelle belle illustration en effet de l'influence des « ailleurs », en l'occurrence les Échelles du Levant, sur un environnement portuaire, conférant à ce lieu des allures si caractéristiques d'« emporium méditerranéen »⁵ ! À Rochefort, l'activité coloniale n'a pas échappé au même artiste qui, au dos du magasin des colonies, a traduit cette réalité en représentant au premier plan de sa toile, marmites, barriques de vins, quarts de farine prêts à être expédiés outre-mer⁶.

2 Jean-Théodore Viaud, Élie-Jérôme Fleury, *Histoire de la ville et du port de Rochefort*, Rochefort, Honorine Fleury, 1845.

3 Bernard Lassus, « Le Jardin des retours, une image retrouvée pour Rochefort », *Urbanisme*, n° 226/227, septembre 1988, p. 28-35.

4 *Intérieur du port de Marseille*, Joseph Vernet, huile sur toile, 165x265, Musée national de la Marine, n°5 OA 3D, dépôt du musée du Louvre, département des peintures, inv. 8294. Dans un récent article, Martine Acerra a montré que le thème de l'exotisme et les voyages avaient déjà inspiré la peinture du siècle d'or hollandais : « Partir, revenir : les attestations du voyage outre-mer dans l'iconographie hollandaise aux XVI^e et XVII^e siècles », dans Thérèse Charmasson (dir.), *Voyages et voyageurs. Sources pour l'histoire des voyages*, Paris, CTHS, 2010, p. 25-30.

5 André Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil, la ville, les galères, l'arsenal, 1660 à 1715*, Marseille, Éditions Jeanne Laffitte, 2007, p. 185.

6 *Vue du port de Rochefort*, Joseph Vernet, huile sur toile, 165x263, Musée national de la Marine, n°5 OA 12 D, dépôt du musée du Louvre, département des peintures, inv. 8306. De nombreuses cargaisons pour les colonies furent composées de ces produits, et plus particulièrement celle qui fut destinée à l'hôpital de Cayenne en 1762, selon Service historique de la Défense, Marine, Rochefort (SHD, Marine, Rt), 1 E 172, f° 175. Sur les œuvres de Joseph Vernet, on pourra aussi se reporter à Virginie Alliot-Duchêne, Marie-Pierre Demarcq, Annie Madet-Vache, Denis-Michel Boëll, *Joseph Vernet (1714-1789) : les vues des ports de France*, Paris, Musée de la Marine, 2012.

Afin d'apprécier l'originalité de l'arsenal charentais, il convient par conséquent de prendre en considération tout ce qui contribua à modifier la vie et les gestes des hommes à Rochefort plus que dans les autres arsenaux français. Certes, la guerre y conserva toujours sa primauté, mais des « ambiances coloniales », et la présence de plantes, animaux et produits exotiques firent de Rochefort une ville-arsenal à part.

DES « AMBIANCES COLONIALES »

L'originalité de l'arsenal de Rochefort par rapport à ses homologues tient tout d'abord à une atmosphère bien particulière. Pour apprécier les « ambiances coloniales » qui baignèrent la ville-arsenal, replongeons-nous dans le Rochefort du XVIII^e siècle. Lorsque vint, par exemple, s'embarquer Michel Mallet, maître serrurier recruté en 1763 par la Marine pour la Martinique⁷, la ville n'avait plus rien à voir avec les quelques hameaux et la vieille église de la seigneurie de Cheusses, d'avant la création de l'arsenal. En ce milieu du XVIII^e siècle, Rochefort, qui était devenue une ville moyenne, avec quelques hôtels particuliers⁸, des commerces, des faubourgs toujours en partie faits de *cayennes*⁹, présentait en cela la physionomie d'une ville champignon, augmentée cependant par la présence d'une forte et très variée population dite « flottante »¹⁰. En effet, aux 18 à 19 000 habitants de l'époque, s'ajoutaient les ouvriers de levée convoqués en fonction des travaux de l'arsenal, les passagers et soldats en partance pour l'outremer¹¹. Au cours de la guerre de Sept Ans, Rochefort accueillit ainsi plusieurs milliers de passagers destinés aux colonies, auxquels s'ajoutèrent durant la même période les « Canadiens », soldats, officiers mariniers, matelots et « habitants »¹² revenus en métropole à partir de 1758, après la perte de la Nouvelle-France, soit au moins 1000 personnes supplémentaires dispersées en ville comme dans

7 SHD, Marine, Rt, 1 E 172, f° 505.

8 Cédric Grené, *Les Hôtels particuliers de Rochefort sous l'Ancien régime. L'apparition d'un modèle et son contexte architectural*, mémoire de maîtrise, université de La Rochelle, 2002.

9 Il s'agit d'un habitat rudimentaire en planches.

10 Monique Le Henaff-Jégou, *Rochefort-sur-Mer : ville de la marine, étude démographique, 1680-1820*, thèse pour le doctorat de 3^e cycle, université de Bordeaux III, 1988, notamment la troisième partie consacrée à l'immigration.

11 *Ibid.*, p. 179, et Martine Acerra, « Une ville dans la ville : la population de l'arsenal de Rochefort aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Dominique Guillemet et Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique : de la Préhistoire à nos jours*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1996, p. 551-564.

12 Les sources désignent ainsi les Acadiens débarqués à Rochefort entre 1758 et 1760, notamment SHD, Rt, 1 E 167, f° 613. Le mot était couramment employé en Nouvelle-France pour désigner ceux qui habitaient à la campagne.

les alentours¹³. Quelques années plus tard, lors de la guerre d'Amérique, les soldats destinés aux Antilles furent plus de 4000 à séjourner à Rochefort, soit l'équivalent d'un cinquième de la population, ce qui n'est pas rien, d'autant qu'étaient aussi présents les équipages convoqués pour les embarquements ou ceux débarquant, sans compter, depuis 1767, les forçats du bagne¹⁴. Une telle population flottante, plus diverse qu'à Brest, par exemple, contribua à faire de Rochefort un gigantesque maelström humain. La physionomie de la cité en fut marquée, au point de faire de la ville-arsenal un vrai lieu de passage, au même titre que les grands ports de commerce atlantiques. On était assuré d'y croiser de nombreux « gens d'ailleurs »¹⁵, officiers du roi, soldats, engagés, fils de famille ou faux-sauniers condamnés à l'exil, négociants, Indiens et Noirs, mais aussi, jusqu'à la fin du régime français en Nouvelle-France, de nombreux « missionnaires » et « religieux », chargés du soin des corps et des âmes dans cette partie de l'Amérique du Nord. Soumises à un tel brassage culturel, les mentalités rochefortaises s'en trouvèrent plus ouvertes aux curiosités du monde que si le quotidien de l'arsenal avait été seulement formé de constructions navales et d'armements de navires de guerre. La création de la toute première école de chirurgie et d'anatomie de Marine, en 1722, sous la férule de Jean Cochon-Dupuy en est un indice probant¹⁶. Le contraste est grand avec Brest à l'époque de la guerre de l'Indépendance américaine, presque uniquement fréquentée par des ouvriers de levée, des marins et des militaires¹⁷. Quant à Toulon, la description qu'en a faite Michel Vergé-Franceschi laisse peu de doute sur l'absence d'ambiances exotiques¹⁸. Il faut se tourner vers les grands ports marchands voisins pour trouver une réalité similaire. À Lorient, par exemple, les mouvements de navires, les produits venus d'Asie, notamment le thé, les étoffes, les porcelaines, mais également les personnels en partance ou revenant des comptoirs indiens, produisirent des ambiances traduites par la naissance d'un certain « goût de l'Inde »¹⁹.

13 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, op. cit., p. 130.

14 André Voisin, *Le Bagne de Rochefort*, Rennes, L'Apert buissonnière, 2011.

15 Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 373.

16 Denis Roland, *L'Ancienne École de médecine navale*, Paris, Musée de la Marine, coll. « Les carnets de bord », 2006, p. 7. Voir également Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers généraux de la Marine royale (1715-1774) », dans *Rochefort et la mer*, CERMA, Publications de l'université francophone d'été, 1987, p. 73-90.

17 Olivier Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse pour le doctorat d'histoire, université de Rennes, 2003, p. 837.

18 Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, port royal, 1481-1789*, Paris, Tallandier, 2002, p. 158 et sq. sur la période de la guerre de Sept Ans.

19 Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas (dir.), *Le Goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008.

Pour tous ceux qui partirent de métropole sur ordre du roi, la ville de Rochefort en elle-même permit de « s'acclimater » aux villes d'outre-mer, comme inversement elle permit à ceux qui rentrèrent de ne pas se sentir trop dépaysés. Comment nier la filiation évidente entre l'ordonnement urbain de Rochefort et celui de villes du Nouveau Monde comme Louisbourg, Le Cap-Français, Fort-Royal, ou encore La Nouvelle-Orléans ? À Rochefort, comme dans les colonies, la même utilisation du plan orthogonal, marque des villes neuves, la même organisation utilitaire de l'espace, la même volonté de bâtir *ex abrupto* en tirant parti d'un site vierge, la même présence solitaire dans un environnement éloigné, sans compter les mêmes rues aux angles droits, la même place d'armes, ou encore la même allure de chantier inachevé. Entre Rochefort et les villes d'outre-mer le cousinage est donc évident. Ces traits si propres aux villes neuves, que l'on peut encore aujourd'hui percevoir, ne purent échapper aux voyageurs du XVIII^e siècle, qu'ils se soient rendus à l'arsenal depuis les faubourgs du côté de Vergeroux, ou qu'ils soient arrivés par le port de commerce ou par la caserne du Martrou. D'ailleurs, un siècle auparavant, Claude Perrault en fut suffisamment marqué pour mentionner ce fait dans ses mémoires²⁰. Identique des deux côtés de l'Atlantique, la volonté de l'État²¹, suppléant l'absence de dynamiques urbaines propres, contribua à faire de Rochefort le seuil d'un « territoire en archipel », pour reprendre les mots de Franck Lestringant²². Entre la France et les outre-mers, entre deux lieux, entre deux mondes, Rochefort exerça la fonction indispensable de « sas », d'entre-deux, que Brest et Toulon ne furent jamais aussi intensément. Le climat fut sans doute un autre facteur qui contribua à faire de Rochefort une cité d'entre-deux, à la fois de France et d'ailleurs, au fort capital symbolique. Pour ceux qui arrivèrent en été, la chaleur et l'humidité des bords de Charente préfiguraient en effet, parfois, le climat tropical des îles ou de la Guyane. Autour de la ville, les marais, en permanence humides à cause des mouvements de la marée, annonçaient les mangroves d'outre-mer, sources d'infections mortelles. Chauffé par le soleil de l'été, ce bouillon de culture permanent fut d'ailleurs à de nombreuses reprises à l'origine d'épidémies de paludisme ou des fameuses « fièvres »²³, valant ainsi à

20 Hélène Rousteau-Chambon, « L'image des villes de la façade atlantique à travers quelques guides et récits de voyages aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Guy Saupin (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 385-394.

21 François-Yves Le Blanc, « Rochefort, arsenal modèle ? », dans Laurent Vidal et Émilie d'Orgeix (dir.), *Les Villes françaises du Nouveau Monde, des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Somogy, 1999, p. 81.

22 Frank Lestringant (dir.), *La France-Amérique (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Honoré Champion, 1998, p. 13.

23 Monique Le Henaff-Jégou, *Rochefort-sur-Mer, ville de la marine : étude démographique*, op. cit., p. 412 sq.

Rochefort une réputation de « tombeau de la Marine »²⁴. Toute morbide qu'elle fût, cette réalité participa au capital symbolique de Rochefort. D'ailleurs, au xx^e siècle encore, une prime coloniale continua à être versée aux marins servant en Charente, afin de compenser ces désagréments²⁵, preuve de la force des symboles.

292

À Rochefort, l'atmosphère coloniale fut confortée par les habitudes de vie des personnels de la Marine, facilitées en ces lieux. Les colonies s'insinuèrent ainsi jusque dans le vécu même des Rochefortais. Des relations avec les colonies naquirent à Rochefort des parcours professionnels, patrimoniaux et familiaux, partagés entre les deux rives de l'océan Atlantique. Si, bien entendu, toute la population ne fut pas concernée, le phénomène semble avoir été très prégnant. La carrière de Michel Joseph Froger de l'Éguille, que l'on peut voir comme un Rochefortais d'adoption, illustre cette proximité des colonies lorsque l'on servait à Rochefort. Ainsi, de 1722, date de son entrée comme garde de la Marine à Rochefort, à son décès en fonction en 1772, alors qu'il était commandant de la Marine dans le même arsenal, sa carrière fut une succession de campagnes pour les colonies, interrompue seulement par quelques séjours toulonnais et brestois, et une croisière aux Indes²⁶. Signalons également que la quasi-totalité des officiers qui entamèrent leur carrière à Rochefort au cours de la première moitié du xviii^e siècle, firent leur apprentissage de la mer, parfois fort longtemps, à bord des flûtes du roi, au cours des campagnes de ravitaillement des colonies. Le marquis de La Galissonnière²⁷, par exemple, vrai Rochefortais s'il en fut, embarqua et commanda sur des flûtes assurant les liaisons avec les colonies pour 6 des 7 campagnes qu'il accomplit, entre 1710 et 1738, en qualité de garde de la Marine, enseigne de vaisseau, puis lieutenant de vaisseau. Lorsqu'il fut nommé capitaine de vaisseau, ce furent le *Héros* et le *Rubis* qu'il monta, deux bâtiments transformés en navires de charge. Le parcours de Gilles Hocquart permet de constater que le phénomène ne fut pas circonscrit aux seuls navigants, mais concerna également les officiers de plume. Après des débuts en qualité d'« écrivain ordinaire de la Marine », Rochefort fut pour lui, à partir de 1723, un tremplin pour démarrer ensuite une période professionnelle que l'on peut aisément qualifier de coloniale. Pendant 25 années, il servit en effet au

24 Martine Acerra, « Rochefort : l'arsenal, l'eau et les vaisseaux », dans Martine Acerra, José Mérino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes*, Paris, PUPS, 1985, p. 68-75.

25 Denis Roland, *L'Ancienne école de médecine navale*, op. cit., p. 5.

26 Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale (1715-1774) : origines, conditions, service*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, p. 282.

27 Archives Nationales, fonds Marine (ensuite AN, Marine), C 7, 159, dossier de Roland-Michel Barin de La Galissonnière, né à Rochefort en 1693.

Canada en qualité de « commissaire général avec fonction d'intendant », puis d'« intendant de Nouvelle-France », avant de revenir en métropole, en 1749²⁸. Plus bas dans la hiérarchie, Jacques Chaniteau, pilote du roi rochefortais, constitue quant à lui un autre cas exemplaire : il accomplit 25 années de carrière exclusivement entre Rochefort, la Nouvelle-France et les Antilles²⁹. Au cours de la même période, à Brest, Duchaffault de Besné et Kersaint firent leur apprentissage uniquement sur des vaisseaux de guerre, entre 1725 et 1746 pour le premier³⁰, et entre 1722 et 1741 pour le second³¹.

À Rochefort, comme Michel Vergé-Franceschi l'avait pressenti en évoquant des « officiers coloniaux qui ont un pied de chaque côté de l'Atlantique »³², l'influence des colonies dépassa la simple sphère professionnelle des personnels de l'arsenal pour imprégner également leur famille. Avoir eu un père, un frère, un cousin, une tante, de l'autre côté de l'Atlantique, ou bien y posséder, constitua une normalité pour de nombreux Rochefortais. À travers les liens familiaux se révèlent des trajectoires de vie modelées par la liaison étroite entre Rochefort et le Nouveau Monde. Une plongée dans les archives notariales permet de se convaincre du réel mouvement d'influence des colonies à Rochefort. Au gré des procurations, contrats de mariage, testaments, mais aussi des plus rares arrentements et contrats d'entretien, l'influence des colonies sur la vie des familles rochefortaises affleure de manière évidente, et d'abord à travers la possession de biens. Ainsi, par exemple, la famille Mac-Némara, plus précisément la mère d'Henri Mac-Némara³³, Henriette Boucaut, posséda une habitation à Saint-Domingue, comprenant « douze tetes de nègres ou de négresses [vendues] par le sieur Thomas Robertson [...] en 1744 »³⁴. Quant à la comtesse d'Aubigny, épouse du lieutenant général³⁵, elle fut propriétaire, quelques années plus tôt, d'une « quatrième partie d'une habitation » située

28 AN, Marine, C 7, 143, dossier Hocquart.

29 SHD, Marine, Rt, 1 R 46, non-folioté.

30 Achille, *Astrée, Méduse, Parfaite, Saint-Michel*, selon Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002, p. 148.

31 Griffon, *Grafton, Lys, Vénus*, selon Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, op. cit., p. 276.

32 Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1996, p. 314, et Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers généraux », art. cit., p. 73.

33 Henri Mac-Némara accomplit toute sa carrière à Rochefort, après avoir fait son apprentissage de la mer à bord des flûtes du service des colonies. On peut se reporter à Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, op. cit., p. 344.

34 Archives Départementales de la Charente-Maritime (ADCM), 1 E 33/143, notaire Mérilhon, procuration de dame Boucaut, veuve Mac Némara, à son fil Henri, le 27 septembre 1780.

35 Charles Alexandre de Morell, comte d'Aubigny, commandant de la Marine à Rochefort, puis lieutenant général et vice-amiral, selon Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, op. cit., p. 18.

elle aussi à Saint-Domingue³⁶. De son côté, l'Étendue, qui finit sa carrière en qualité de commandant de la Marine sur les rives de la Charente, épousa la fille d'un commissaire de la Marine du port, puis maria sa propre fille au commandant de l'Île Royale, laquelle convola plus tard en secondes noces avec Gaspard Cochon-Dupuy, premier médecin de la Marine à Rochefort³⁷. Les Rigaud de Vaudreuil ou les Beauharnais auraient également pu être cités à titre d'exemples de ces parentés bicéphales entre Rochefort et les colonies³⁸. Que ce soit la spécialisation des carrières ou le caractère atlantique des familles, il est indéniable que les Rochefortais d'origine, d'adoption, ou simplement de passage, eurent des existences profondément marquées par le lien unissant la ville-arsenal à l'outre-mer. Le fait donne corps à l'idée d'une « américanisation » de la société de Rochefort au XVIII^e siècle.

294

L'activité du service des colonies contribua aussi à forger par elle-même l'ambiance particulière de Rochefort. En effet, à chaque adjudication, à chaque mouvement de navire, à chaque préparation de cargaison, les noms des lieux de l'outre-mer étaient mentionnés, répétés, scandés, formant autant de vecteurs de représentations absents dans les autres villes arsenaux. L'historien mesure mal ce phénomène très fragmentaire, mais on peut penser, par exemple, que les affiches placardées en ville, lors des adjudications de produits destinés aux colonies, constituèrent un agent de diffusion efficace de la présence des colonies autour de l'arsenal. Au cours du XVIII^e siècle, les marchés passés dans le cadre du ravitaillement des colonies, dont une majorité d'adjudications, mais aussi les mouvements de navires, imprégnèrent la ville d'une « colonialité » marquant les esprits. Que dire des unités servant à Rochefort, si ce n'est que la symbolique de leurs noms ne fit que renforcer la présence des colonies³⁹ ? Ainsi, pour ce qui est des flûtes du service des colonies au début du XVIII^e siècle, le *Dromadaire*, le *Chameau*, l'*Éléphant* ou le *Rhinocéros* furent des noms évocateurs d'autres horizons. *A contrario*, il est probable qu'à Brest, la *Balance*, la *Normande* ou la *Garonne* ne suscitèrent pas le même exotisme. Certes, il y eut les noms, mais il y eut aussi une réalité sonnante et trébuchante pour ceux qui répondirent présents aux marchés de la Marine, ou qui profitèrent des retours, ce qui impliquait une

36 ADCM, 3 E 33/131, notaire Mérilhon, procuration de Mme d'Aubigny à M^{me} de Suzannet, le 10 mars 1777.

37 Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers généraux », art. cit., p. 73-90.

38 Érick Noël, *Les Beauharnais, une fortune antillaise, 1756-1796*, Paris, Droz, 2003, et Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale, op. cit.*, p. 1694.

39 À la différence des navires de guerre dont les noms relevèrent explicitement de thèmes marins, guerriers, souverains et géographiques, selon Martine Acerra : « La symbolique des noms de navires de guerre dans la marine française (1661-1815) », *Histoire, Économie et Société*, 1997, n° 1, p. 45-61.

large partie de la population. En 1734, par exemple, le service des colonies fut à l'origine de 65 marchés qui, pour une grande majorité, profitèrent directement aux commerçants, artisans et ouvriers rochefortais⁴⁰. À l'égard de l'importance de ces dépenses, la toile de Joseph Vernet représentant l'arsenal de Rochefort constitue encore une fois un témoignage précieux offrant un regard sur cette réalité. Représentées au premier plan de l'œuvre, les opérations de déchargement d'une gabare illustrent en effet, avec la minutie que l'on connaît à l'artiste, combien furent nombreux les journaliers, « petites mains », « sans grades », employés quotidiennement par le service des colonies et plus largement au fonctionnement de l'arsenal. Dans un autre registre, les dépenses réalisées à Rochefort par les passagers dans l'attente de leur départ ou après leur retour des colonies, peuvent également être évoqués au titre de l'influence des « ailleurs » sur la ville et sa population. Les multiples demandes d'avances, d'appointement, ou de solde, motivées par la nécessité de se loger avant d'embarquer, constituent de sérieux indices de la force de ces retombées économiques. Il est indéniable que les noms choisis par les aubergistes pour leur enseigne, avec « *Le Pélican* » ou « *Le Perroquet* »⁴¹, contribuèrent aussi à l'ambiance singulière des lieux. À quelques encablures de l'arsenal, le port de commerce profita également des liens noués avec les colonies grâce aux affrètements du roi. Loin d'être mineures, ces opérations de nolisation permirent aux négociants rochefortais de prendre part au trafic colonial, bien avant que la ville n'obtienne l'autorisation de pratiquer ce commerce en 1775⁴². Pour les Rochefortais, les activités coloniales de l'arsenal constituèrent au quotidien la promesse d'une rémunération ou d'un complément de revenu, attribuant ainsi aux colonies, et à la mer, une valeur positive dans l'inconscient collectif de la cité. Au plan régional, c'était un réel particularisme car, au même moment, à quelques lieues de Rochefort, vers Saintes ou Saint-Jean-d'Angély par exemple, le sentiment d'une mer répulsive demeura, alimenté par les nouvelles des fortunes de mer du rivage charentais⁴³. Pourrait-on par conséquent voir à Rochefort un « désir de rivage »⁴⁴ plus précoce qu'ailleurs, ce qui est une spéculation tout à fait séduisante ? Si l'on se fonde sur certains comportements, notamment ceux de la petite élite rochefortaise, la ville peut être considérée comme s'étant inscrite dans « l'inversion culturelle » qui

40 SHD, Marine, Rt, 5 E 2.

41 Camille Gabet, *La Naissance de Rochefort sous Louis XIV, 1666-1715*, Rochefort, CALCR, 1985, p. 141.

42 Arrêt du conseil d'État du 22 décembre 1775, dans *Œuvres de Turgot*, Osnabruck, Zeller, 1844, p. 231.

43 Jacques Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux xvii^e et xviii^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2007, p. 9.

44 Alain Corbin, *Le Territoire du vide, l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988.

fit passer la vision que l'on avait de la mer de la crainte à un sentiment positif⁴⁵. Sur les rives de la Charente, les plantes et animaux exotiques qui furent livrés aux regards des Rochefortais, mais également certains produits accentuèrent incontestablement l'originalité des lieux.

PLANTES, ANIMAUX ET PRODUITS DES « AILLEURS »

296

Grâce à l'arsenal, la ville connut au XVIII^e siècle un ballet presque ininterrompu de navires de guerre, de flûtes, de navires marchands, débarquant fréquemment plantes, animaux et objets exotiques. Loin d'être exceptionnels comme dans les autres arsenaux du XVIII^e siècle, ceux-ci paraissent avoir été sur les bords de la Charente d'une quasi-banalité. À travers eux, c'est un autre aspect de la singularité de Rochefort qui apparaît. Le débarquement de plantes – ce dernier vocable s'appliquant ici aux plantes proprement dites, mais également aux « *plants* », aux arbrisseaux et aux arbres – semble y avoir été une constante au XVIII^e siècle. Plus qu'au père Plumier, qui fut un indéniable précurseur, c'est sans doute davantage à la fonction coloniale de l'arsenal et à sa situation géographique que l'on doit l'arrivée de tant de végétaux à Rochefort. Toutes les conditions *ad hoc* y étaient en effet réunies : relations avec les colonies, climat doux et relativement ensoleillé en hiver, et surtout existence d'un jardin botanique de la Marine, reconnu pour sa qualité depuis le règne de Louis XIV⁴⁶. Signe de l'originalité de Rochefort, l'arsenal de Brest dut attendre 1760 pour se voir doter d'un jardin de la Marine digne de ce nom⁴⁷. Ainsi, au cours du XVIII^e siècle, les Rochefortais virent, au minimum chaque année, une flûte du roi débarquer caisses, boîtes, ou barils, contenant des plantes et des arbrisseaux. Même si tous les navires ne furent pas des jardins flottants, les végétaux débarqués marquèrent les Rochefortais par leur beauté et leur originalité. Au cours de la même période, à Nantes ou à Londres, autres ports dont les jardins des retours faisaient référence, les jardins d'Eden produits par les débarquements de végétaux faisaient l'admiration de tous⁴⁸. Ne doutons pas qu'il en fut de même à Rochefort, car déchargées des navires après de longues et inconfortables traversées, les plantes entamaient en effet sur les bords de

45 Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer*, op. cit., p. 400.

46 Michel Sardet, *Le Jardin botanique de Rochefort et les grandes expéditions maritimes*, Paris, Le Croît Vif, 2001, p. 27.

47 Yves-Marie Allain, *Voyages et survie des plantes au temps de la voile*, Marly-le-Roi, Champflour, 2000, p. 137.

48 À Nantes, il s'agit du Jardin des plantes et à Londres du Chelsea physic garden et du Kew gardens, dans Yves-Marie Allain (dir.), *Passions botaniques. Naturalistes voyageurs au temps des grandes découvertes*, Rennes, Ouest-France, 2008, p. 33, 46 et 49.

la Charente une nécessaire étape reposoir, offrant ainsi aux Rochefortais un spectacle où l'exotisme contrastait avec l'arrière-plan des roseaux du fleuve et la prairie de Rosne situés sur la rive gauche du fleuve. Par la suite, leur nettoyage, leur repotage, et surtout l'acclimatation de certains spécimens formèrent autant de scènes qui, à n'en pas douter, octroyèrent aux personnels de la Marine, comme aux simples habitants, l'occasion d'approcher et d'observer ces merveilles venues des colonies. Les archives n'étant pas très disertes, il faut sortir de l'arsenal à proprement parler pour glaner quelques bribes de cette réalité, et se rendre au jardin botanique de la Marine de Rochefort, voire au Jardin des plantes de Paris, destination finale de nombreux spécimens qui débarquèrent en Saintonge. Pris parmi d'autres, l'on peut citer comme exemples des spécimens remarquables que purent admirer les Rochefortais, le *Caesalpinia gilliesii*, ou oiseau de paradis, le fameux tulipier de Virginie, dont les premiers spécimens furent rapportés par La Galissonnière, ou encore le latanier épineux, dit latanier de Bernardin de Saint-Pierre⁴⁹. Bon nombre de ces végétaux furent déposés avec certitude dans le jardin botanique de la Marine, situé entre l'intendance et la rue des Fonderies⁵⁰, où ils furent ainsi livrés à la curiosité des Rochefortais. Ce jardin permettait de prolonger tout au long de l'année le spectacle offert lors des arrivées, soit par les plantations d'essai *in situ*, soit le temps que certains végétaux s'acclimatent avant d'être réexpédiés ailleurs. À partir de 1741, l'existence avérée d'une serre⁵¹, rend concevable que l'on ait pu acclimater et faire prospérer, à Rochefort, une plante aussi délicate que l'ananas, à l'instar de ce qui se faisait depuis 1733 au Potager du roi de Versailles⁵². Accorder une place dans ce mouvement à l'intendant Bégon semble légitime⁵³. En effet, comme l'a avancé Pascal Even, on ne peut refuser d'admettre qu'un tel personnage, estimé de tous, débordant d'initiatives, ait pu impulser des comportements, des curiosités, ou

49 Michel Étienne Descourtiz, *Flore pittoresque et médicale des Antilles, ou Histoire naturelle des plantes usuelles des colonies françaises, anglaises, espagnoles et portugaises*, Paris, Imprimerie de Casimir, 1833, t. 1, p. 73. L'ouvrage reprend en partie Jean Poché-Lafond, *Catalogue des plantes du jardin de Rochefort conformément à la méthode de Tournefort à l'usage des élèves de l'École de chirurgie de la Marine*, Rochefort, 1793.

50 Voir le plan de Rochefort reproduit dans Martine Acerra, Jean Meyer, *L'Empire des mers, des Galions aux Clippers*, Paris, Office du livre, 1990, p. 114.

51 Michel Sardet, *Le Jardin botanique de Rochefort*, *op. cit.*, p. 57.

52 Antoine Jacobsohn, « Nourrir et innover au potager du roi », dans Béatrix Saulx et Catherine Arminjon (dir.), *Sciences et curiosités à la cour de Versailles*, Paris, RMN, 2010, p. 133-140.

53 Michel Bégon fut intendant de la marine à Rochefort de 1688 à 1715. Voir Andrée Freiche, *Un illustre inconnu, Michel Bégon, bâtisseur de Rochefort, ville de la Marine de Louis XIV*, La Rochelle, Rupella, 2006, et Yvonne Bézard, *Fonctionnaires maritimes et coloniaux sous Louis XIV. Les Bégon*, Paris, Albin Michel, 1932.

des goûts, au cours de ses longues années d'intendance à Rochefort⁵⁴. Le capital symbolique de Rochefort lui doit beaucoup.

Avec la flore, les animaux débarqués des navires provenant des colonies apportèrent également une touche d'exotisme indéniable à l'arsenal et à la ville. Les traces sont ténues, mais elles existent. L'année 1725 offre quelques exemples variés, avec l'arrivée d'un « *castor* », d'un « *ours* », d'un « *renard* », et d'« *oiseaux* »⁵⁵. En 1763, ce furent également des « *singes* », un « *pac* », et deux « *agoutis* » qui firent le spectacle pour les Rochefortais⁵⁶. Si l'on ne sait que très peu de choses sur les conditions de leur capture et de leur transport, leur destination est en revanche connue. Bon nombre d'animaux prirent ainsi le chemin du Jardin des plantes à Paris. Certains furent même destinés à la « *ménagerie du roi* » à Versailles, ce qui tend par conséquent à prouver qu'une partie des animaux décrits par les visiteurs de la Ménagerie passa par Rochefort avant d'être livrée à la curiosité des hôtes de marque du roi de France⁵⁷. Quelle impression firent-ils en Charente ? Rien dans les sources portuaires ne permet de le savoir. Toutefois, la curiosité et l'étonnement des Rochefortais furent sans doute les mêmes qu'à Versailles, face, par exemple, au rhinocéros bicorne qui arriva de Chandernagor en 1772⁵⁸. Imaginons aussi un instant les regards lancés vers les petits singes ou les perroquets débarqués par les marins arrivant d'un voyage aux colonies. Livrés au regard de tous dans le microcosme militaro-industriel qu'était Rochefort, ces plantes et ces animaux habituèrent les habitants aux « *curiosités* » du monde, faisant ainsi de la cité saintongeaise un cas à part parmi les arsenaux français. D'ailleurs, la force de cette acculturation n'est-elle pas encore perceptible de nos jours à travers la fierté qu'éprouvent les Rochefortais pour « leurs » palmiers, ou pour leur passé colonial en général, comme le prouve la fameuse collection de bégonias, dont les serres sont devenues un objet touristique fort apprécié, et la mise en valeur des collections du musée Hèbre-de-Saint-Clément ?

54 Pascal Even, « Les collections « *américaines* » de l'intendant Michel Bégon », dans Marie-Barbara Le Gonidec et Didier Bouillon (dir.), *Le Rôle des voyages dans la constitution des collections*, 130^e Congrès national des sociétés savantes, La Rochelle, CTHS, 2005, p. 64-70.

55 SHD, Marine, Rt, 1 E 105, f^o 57 et 123.

56 SHD, Marine, Rt, 1 E 422, f^o 315. Le « *pac* » désigne une espèce d'aigle de mer. Quant à l'« *agouti* », il s'agit « d'une espèce de lapin ou de gros rat » selon Georges-Louis Leclerc de Buffon, *Histoire naturelle générale et particulière, avec la description du cabinet du roi*, Paris, Imprimerie royale, 1749, t. VIII, p. 375.

57 Joan Pieragnoli, « Les animaux exotiques de la ménagerie », dans Béatrix Saulx (dir.), *Sciences et curiosités à la cour de Versailles*, Paris, Réunion des châteaux et monuments nationaux, 2011, p. 109-115.

58 Joan Pieragnoli, « Les animaux exotiques », art. cit., p. 109-115.

La liste des produits exotiques débarqués des navires du roi à leur retour des colonies donne à voir une autre réalité, tout aussi concrète, de l'influence de l'outre-mer sur le quotidien non seulement de l'arsenal, mais également d'une frange probablement significative de la population rochefortaise. Parmi eux, la triade sucre, café, cacao, synonyme d'exotisme et de mode, se taille la part du lion. La cargaison de la flûte la *Charente*, à son retour des « Isles » en 1733, en offre une belle illustration avec « 214 300 livres de sucres », « 6 quarts de cacaco », et « 2 quarts de caffè », des produits tinctoriaux, du « tabac », du « coton », des « piastres » en provenance des îles tropicales, ou encore des « pelleteries » de Nouvelle-France⁵⁹. Le sucre peut être pris comme une preuve de l'influence concrète de l'exotisme sur les Rochefortais tant sa capacité de pénétration à toute la société fut puissante. Au cours des années 1730, ce sont en moyenne 903 barils de sucre qui furent débarqués annuellement dans l'arsenal⁶⁰, bien peu comparé à Bordeaux⁶¹, mais une quantité importante dans un univers militaire. Le bois colonial constitua indéniablement un autre produit exotique très présent sur les quais de Rochefort à l'arrivée des navires, et ce de manière continue sur le siècle, au point de faire de l'arsenal la tête de pont de cet approvisionnement à certains moments du XVIII^e siècle⁶². Les sources dévoilent que cette réalité fut plurielle, avec près de huit essences différentes, dont une majorité de bois d'œuvre, bien utile à la Marine, avec le « campèche », le « coumarou », le « gayac », le « pin », le « cyprès », quelques bois d'ébénisterie, le « bois violet », également nommé amarante, le « bois de couleur », peut-être de l'acajou des Antilles, et parfois des bois plus connus pour leurs propriétés médicinales, comme le « *sinarouba* ». L'ensemble de ces produits, déchargés à la fois des flûtes mais aussi fréquemment des navires de guerre, contribua à façonner l'ambiance très particulière des lieux. Au-delà des produits officiellement débarqués, il faut aussi imaginer que bien d'autres furent très probablement introduits en fraude par les marins abusant du port-permis à chacun de leur voyage aux colonies⁶³. L'illégalité du phénomène rend son approche très délicate, mais les quelques touches disponibles montrent que cela fut bien une réalité à Rochefort, notamment si l'on considère l'enrichissement rapide de certains marins coutumiers des voyages coloniaux. Ainsi, le second-mâitre voilier, Pierre Marchais, laissa à sa mort en 1760, un actif s'élevant à 4 772 livres, somme

59 SHD, Marine, Rt, 5 E 2-16, non folioté.

60 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, op. cit., p. 340.

61 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles*, Paris, Aubier, 1974, p. 26.

62 Françoise Hatzenberger, « Bois antillais et marines de guerre de l'ancien régime », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 471-486.

63 Le port-permis représente les effets pouvant être embarqués par les officiers et les marins sur les navires.

exceptionnelle pour un officier marinier en début de carrière n'ayant bénéficié d'aucune autre ressource, ni d'aucune fortune familiale⁶⁴. Un cran au-dessus, les multiples récriminations du secrétaire d'État quant aux volumes chargés à bord des flûtes par les officiers indiquent que les élites ne furent pas en reste. Pris en flagrant délit, en 1720, le lieutenant de vaisseau Barailh est l'exemple même de ces hommes qui tentèrent avec plus ou moins de bonheur, et en l'occurrence quelques ennuis, de tirer de leur emploi l'occasion de pratiquer le commerce à bord des vaisseaux du roi⁶⁵. Chacun y allant de son ballot, de son baril, de son sac, le commerce parallèle de produits coloniaux fut un phénomène très largement répandu à Rochefort. En comparaison, la cargaison déchargée des navires de l'escadre de Bompard à Brest, en 1759, fut pour l'essentiel la propriété de marchands⁶⁶. Tout laisse d'ailleurs à penser qu'à Rochefort, le phénomène fut du même ordre que celui constaté à Lorient, où des « quantités qui dépassent l'entendement » furent désignées avec bien moins de détours⁶⁷. Il faut donc imaginer Rochefort avec les odeurs de chanvre, de bois et de goudron, mais aussi avec des notes suaves de café et de chocolat dans quelques endroits de la ville, les pyramides de sucre à l'entrée de quelques échoppes, ou encore la douceur d'une limonade ou d'une pâtisserie⁶⁸.

Les inventaires après décès, véritables révélateurs des réalités quotidiennes de l'époque, donnent à l'historien le pouvoir de pénétrer l'intimité des Rochefortais, et d'observer les modes, les habitudes, et le niveau de richesse, à la suite du notaire prisant l'un après l'autre les objets et meubles d'un défunt. Pour se convaincre de la place des colonies dans le quotidien des habitants de notre ville arsenal, pénétrons dans la demeure de Jean Garnier, pilote entretenu, décédé en 1741⁶⁹. Là, l'exotisme est partout réperable, dans le mobilier, « couchette

64 ADCM, 3 E 21/85, notaire Tayau, inventaire des meubles, effets, titres et papiers dressé le 24 janvier 1760.

65 AN, Marine, C 7, 16, dossier Barailh, et Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale*, op. cit., p. 550. Pris en flagrant délit avec un ballot de « 100 livres de gros fil de Poitou », Barailh fut condamné à une amende, dont il fut toutefois déchargé.

66 AN, Marine, B3 543, f°260.

67 Selon Eugénie Margoline-Plot, « Les pacotilles et les circuits parallèles de distribution des cotonnades en Bretagne au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas (dir.), *Le Goût de l'Inde*, op. cit., p. 64-73.

68 Consommation en vogue à l'époque : Jean Meyer, *Histoire du sucre*, Paris, Desjonquères, 1989, p. 180 ; et Daniel Roche, *Histoire des choses banales, naissance de la consommation, XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1997, p. 263.

69 ADCM, 3 E 21/74, notaire Tayau, inventaire des meubles, effets, titres et papiers dressé le 1^{er} août 1741, selon Martine Acerra, « Fortune de mer au XVIII^e siècle ou comment s'enrichir quand on est un modeste pilote du roi à Rochefort », dans Dominique Le Page (dir.), *Usages et images de l'argent dans l'Ouest Atlantique aux Temps modernes*, Rennes, PUR, 2007, p. 231-244.

en bois des isles », « commode de bois des isles », « table à jeu de bois des isles », dans les vêtements du défunt, « deux douzaines de chemises d'homme de toile de Rouen garnies de baptiste qui sont de retour d'Amérique », « deux chapeaux de castor uni », dans les ustensiles, « deux cafetières », « un moulin à café », « une râpe à râper le chocolat », et surtout dans les « cinq cents livres de café ». La présence de meubles en bois exotiques montre que les bois déchargés dans l'arsenal franchirent aisément son enceinte pour être employés par l'artisanat rochefortais. L'inventaire de la maison de Jean Garnier constitue, à n'en pas douter, un cas d'espèce de la façon dont les colonies se sont insinuées dans le quotidien des Rochefortais. Au mobilier, ajoutons en effet les produits coloniaux et les objets inhérents à leur consommation, « cafetières », « moulin à café », ou encore « râpe à râper le chocolat », qui, selon toute vraisemblance, servirent au commerce de boissons exotiques organisé par son épouse⁷⁰. Quel contraste entre cet intérieur et ceux des paysans d'Aunis, d'entre Charente et Boutonne, ou des « gens de Seudre » ! À quelques lieues de la ville arsenal, les signes d'exotisme furent en effet bien moins patents. En Seudre, les intérieurs comportaient peu ou pas de « bois des isles » mais du bois blanc, point d'ustensiles destinés à la consommation des boissons chaudes à la mode mais le strict nécessaire du quotidien. Ce qui apparaît d'un usage plutôt courant chez les Rochefortais ne se rencontrait là que chez quelques maîtres de barques, quelques capitaines, et ceux qui s'engageaient dans la marine bordelaise⁷¹. À Rochefort, les liens coloniaux de l'arsenal ont ainsi favorisé la pénétration de l'exotisme dans la société, à l'instar du « *caoua* » qui, à Marseille, passa des baraques des Turcs de l'arsenal des galères, aux cafés et intérieurs marseillais⁷², ou encore à l'instar des indiennes qui furent à Lorient de véritables vitrines de l'Asie⁷³. De l'humble voilier à l'officier supérieur, l'outre-mer, ses produits, sa mode colonisèrent donc bon nombre d'intérieurs, contribuant à pérenniser une ambiance coloniale si particulière à Rochefort. Il ne faudrait cependant pas voir en toutes les habitations de Rochefort des lieux où la consommation de produits exotiques, café, chocolat, sucre, fut une pratique courante. La plupart des ouvriers de l'arsenal, des matelots, des soldats se contentèrent sûrement davantage de contempler ces produits qu'ils ne purent se les procurer. L'étude démographique de Monique Le Henaff-Jégou a d'ailleurs montré combien

70 Martine Acerra, « Fortune de mer », art. cit., p. 234.

71 Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, 2005, p. 255, 258 et 269.

72 André Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, op. cit., p. 188.

73 Marie Ménard-Jacob, « Le goût et la vision de l'Inde par les agents de la Compagnie, de l'Inde imaginé à l'Inde vécue », dans Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas (dir.), *Le Goût de l'Inde*, op. cit., p. 87-95.

la misère touchait les journaliers présents en ville⁷⁴. La réalité de la société rochefortaise fut donc sans doute celle d'une pénétration des colonies plus forte qu'à Brest et à Toulon, sans toutefois être celle d'une grande ville à la mode.

302

Que l'arsenal ait été celui des colonies ne fut donc pas sans conséquence sur la ville de Rochefort, sur les usages et les habitudes de ses habitants, et au-delà sur les représentations qu'en avaient les Français de l'époque. En raison de sa fonction coloniale, l'arsenal exerça sur la cité saintongeaise une influence tout à fait originale. Comme dans les autres villes arsenaux, les besoins en main-d'œuvre de la Marine, les querelles entre officiers d'épée et de plume, ou bien le trafic de produits distraits à la surveillance des autorités rythmèrent le quotidien. Les archives sont ainsi émaillées d'annonces de journaliers arrivant en ville à chaque relance des constructions, d'altercations parfois violentes, de menus larcins de survie, ou encore de vente « aux particuliers » de vivres impropres au service. En cela, Rochefort ne se distinguait pas de ses homologues. Mais, sur les rives de la Charente, le domaine de l'immatériel fut le théâtre d'un processus singulier autour d'un arsenal. La préparation du ravitaillement des administrateurs et des troupes d'outre-mer, la présence de plusieurs centaines de passagers destinés chaque année aux colonies, et le retour des flûtes du roi chargées de produits coloniaux imprégnèrent en effet d'exotisme la ville et la société locale. Tout au long du XVIII^e siècle, cacao, tabac, café, et bois, mais également plantes et animaux exotiques appartinrent au quotidien des Rochefortais. Un goût marqué pour l'exotisme fut à Rochefort une réalité allant bien au-delà du seul cercle des élites de cet espace militaro-industriel. Il est certain que la physionomie de la ville, comme son environnement malsain, contribuèrent aussi à donner à Rochefort des allures d'arsenal colonial.

Si ce processus d'acculturation, d'« américanisation » peut-on dire dans le cas présent, confirme d'une manière singulière l'osmose qui exista entre les arsenaux et les villes nées de leurs activités, il constitue un apport nouveau à la connaissance de cette question pour l'époque moderne. À Rochefort, l'arsenal fut certes un espace dédié à la construction, à l'armement et à l'entretien d'une partie de la flotte de guerre, mais également un lieu de vie, de mouvements, de nouveautés. Le capital symbolique qui y naquit sous l'influence des « ailleurs » permit à la ville arsenal charentaise de contribuer aux changements de la France du XVIII^e siècle, accompagnant ainsi les grands ports marchands dans l'ouverture du royaume.

74 Monique Le Henaff-Jégou, *Rochefort-sur-Mer, ville de la marine : étude démographique*, op. cit., p. 117 sq.

Chronique



Hervé Coutau-Bégarie
(1956-2012)

HERVÉ COUTAU-BÉGARIE

(1956-2012)

Jean-Pierre Poussou

Parler d'un ami très proche, récemment disparu, est toujours malaisé, mais, néanmoins, lorsqu'il s'agit d'une personnalité aussi éclatante qu'Hervé Coutau-Bégarie, comment ne pas souhaiter mettre en valeur une œuvre si considérable, alors qu'il avait seulement 55 ans lorsqu'il nous a quitté ?

Ses qualités n'avaient pas attendu pour apparaître au grand jour : élève exceptionnel du collège Tivoli de Bordeaux, il mérita également cette appréciation comme étudiant à la fois de droit, d'histoire et de sciences politiques à Bordeaux ; c'est dans ce dernier cadre que je le rencontrais en 1975-1976 car il avait été versé dans la conférence de méthode de culture générale de seconde année que j'assurais. Je fus aussitôt très sensible à la valeur de cet étudiant extrêmement doué, parfois flamboyant, mais toujours de premier plan, ce qu'il confirma en intégrant à sa première présentation, en 1980, l'École nationale d'Administration, où je n'ai pas eu le sentiment qu'il se plaisait beaucoup, notamment parce que déjà sa véritable vocation était en train de s'affirmer : il avait travaillé, en même temps qu'il préparait l'ENA, un doctorat de Troisième Cycle en Sciences politique, sous la direction de Jean-Louis Martres, ce que j'avais également fait près de vingt ans auparavant, sans cependant aller jusqu'au bout, la recherche historique m'ayant accaparé de plus en plus. Tel ne fut pas le cas d'Hervé Coutau-Bégarie, qui fut donc, en 1980, à la fois élève de première année de l'ENA et docteur en Science politique.

Cette double activité explique son choix, à la sortie de l'ENA, du tribunal administratif, dont le travail lui permettait mieux que d'autres de continuer ses recherches concrétisées en 1987 par un doctorat d'État en Sciences politique. Pendant près de vingt ans, il eut donc un double parcours. Malgré la grande compétence qui était la sienne, et dont je puis attester, laissons de côté ses fonctions de conseiller dans les instances administratives qui ne relèvent pas de notre domaine. C'est son autre visage qui nous concerne, marqué dès 1983 par le prix Broquette-Gonin de l'Académie française et, en 1985, par le Grand prix de l'Académie de Marine. L'un et l'autre couronnaient ses premières recherches approfondies en histoire maritime. Sa véritable vocation était fixée.

Il lui fallut certes attendre 2000 pour gagner l'enseignement supérieur et la recherche comme Directeur d'études à l'École pratique des hautes études où son enseignement portait depuis 1995 sur l'histoire des doctrines stratégiques, ce qui était dans le droit fil de dix-huit années d'enseignements divers, allant d'un cours à Saint-Cyr sur la stratégie maritime à un autre à Paris VIII sur la géopolitique de la mer¹. Cet enseignement fut, de plus, couplé avec un autre au sein de l'Institut des hautes études de Défense nationale. Il y aurait encore tellement à dire mais la place me manque. Je rappellerai seulement que depuis 1997 il était membre correspondant de l'Académie royale des sciences navales de Suède, et que, dès les années 1980 son rôle ne cessa de s'affirmer en histoire navale².

Tel fut en effet son domaine : l'histoire navale, plus spécialement sous l'angle de la stratégie maritime et de son évolution, et sous celui de la géopolitique. Je le dis carrément : depuis le début des années 1980, il a été notre grand maître de l'histoire navale, plus spécialement de la fin du XIX^e siècle à nos jours, nous laissant un nombre impressionnant d'ouvrages propres (27) ou qu'il dirigea (12), de collaboration à des ouvrages collectifs ou d'articles (plus de 210), d'articles de journaux ou de magazines, de notices ou de préfaces (plus de 220), presque tous consacrés à l'histoire navale³. Cet infatigable boulimique de lectures, servi par une lecture très rapide et par une prodigieuse mémoire⁴, y ajoutait une considérable fonction éditoriale, à la tête de collections comme « Histoire » et « Bibliothèque stratégique », toutes deux chez *Economica*, puis « Hautes études militaires », « Hautes études maritimes », « Hautes études stratégiques », chez le même éditeur, sans oublier la direction de la revue *Stratégique*, soit 200 volumes édités et 39 numéros de revue ! Personne n'a fait mieux et il sera difficile d'y arriver dans l'avenir !

1 Il a donné des enseignements d'études stratégiques, géopolitiques et maritimes dans pas moins de 17 universités, les plus importants étant ceux qui eurent lieu au Collège interarmées de défense, à l'Institut des Hautes études de Défense nationale, et, bien sûr, à l'École pratique des hautes études.

2 En 1984, il devient membre de la Commission française d'histoire maritime et le reste jusqu'en 1994 ; de 1985 à 1991, il enseigne la stratégie maritime à Saint-Cyr ; en 1984-1985, il est membre du groupe d'expert des Nations Unies sur la course aux armements navals ; en 1983, il a publié *La Puissance maritime soviétique* (prix Broquette-Gonin) et en 1985 *Géostratégie de l'Atlantique Sud*.

3 Cette œuvre considérable fut réalisée avec l'aide inlassable d'Isabelle Redon, dont je tiens à souligner ici à quel point elle lui fut précieuse par son travail de secrétariat et de composition.

4 Préparant son doctorat de Troisième Cycle, il vint me demander l'aide de ma bibliothèque ; après quelques heures, il la photographia littéralement dans sa mémoire au point, lorsqu'il avait besoin d'un ouvrage ou d'une référence, de m'indiquer par téléphone où se trouvait le livre !

Devant une œuvre d'une telle ampleur, il faudrait une brochure pour en rendre compte de manière suffisamment complète ! Je mettrais donc seulement l'accent sur quelques éléments décisifs. Nous lui devons tout d'abord le renouveau de la pensée stratégique et de l'histoire de la stratégie, d'abord navale mais pas seulement (*cf.* ses travaux sur Clausewitz). Il l'a fait selon plusieurs lignes de force, notamment les géostratégies océaniques, la publication d'un considérable *Traité de stratégie* (7 éditions, la dernière forte de 1 200 pages !) et de la revue *Stratégique*⁵, la remise en lumière de l'œuvre de l'amiral Castex ou un retour sur l'œuvre de Mahan. Il est difficile d'isoler tel ou tel article, mais comment ne pas s'arrêter sur « la nouvelle stratégie navale » que représente « la guerre sous-marine », ou sur « la signification stratégique du porte-avions »⁶ ? Avec lui, et d'abord grâce à lui, l'enseignement et la recherche universitaires français ont totalement réinvesti ce domaine. Il n'a cessé, au demeurant, d'ouvrir ses perspectives à d'autres pays, y compris la Hongrie⁷, que l'on n'aurait pas attendue à cet égard. Un deuxième grand secteur, en lien avec Yves Lacoste, a été la géopolitique, dont il a souligné l'immense intérêt, et dans laquelle il engloba notamment ses géostratégies océaniques. Cela ne pouvait que déboucher sur une réflexion, reprise plusieurs fois, sur la puissance maritime qui l'amena notamment à proposer une « théorie globale de la puissance maritime : les leçons de l'Orient »⁸. Mais aussi, car les relations internationales également le passionnaient, à s'interroger sur la diplomatie navale, en particulier celle de la France « à l'aube du xx^e siècle »⁹. Mais, pour que diplomatie navale il y ait, encore faut-il que l'arme maritime en donne la possibilité : c'est pourquoi il s'intéressa à Mers-el-Kébir et à Darlan. Darlan ou les deux faces de notre histoire navale : la réussite d'un côté, avec la mise sur pied, à partir notamment du ministériat de Georges Leygues, d'une grande marine française, ce qui n'est arrivé dans notre histoire que par périodes où elle fut brillante, mais qui, d'un autre côté, furent à chaque fois suivies d'un amer recul, ici l'échec désespérant que représente le sabordage de notre flotte à Toulon. Il avait le sentiment profond que notre pays avait descendu une marche à ce moment-là, et qu'une autre l'avait été avec notre départ de l'Algérie, mais il dépassa ces vues et éléments négatifs, pour ne cesser de réfléchir aux possibilités et aux nécessités

5 Président de la Commission française d'Histoire Maritime, il publia aussi, pendant trois ans, de 1990 à 1992, toujours chez *Economica*, la revue *Marins et Océans*, un volume annuel.

6 Dans *Le Porte-avions Charles de Gaulle*, Paris, SPE, 2000, p. 94-95, question qu'il avait déjà abordée dans *Le Problème du porte-avions*, Paris, Crest-Economica, 1990.

7 Hervé Coutau-Bégarie et Férenc Toth (dir.), *La Pensée militaire hongroise à travers les siècles*, Paris, Economica, 2011.

8 Paru dans *La Puissance maritime*, voir ci-après.

9 « La diplomatie navale française », dans Pierre Pascallon (dir.), *Les Armées françaises à l'aube du xx^e siècle - I. La Marine*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 39-44.

de notre défense nationale qu'il percevait dans une perspective souverainiste. Il a multiplié les interventions et les articles à cet égard : par exemple, en 2010, « quelle stratégie pour le XXI^e siècle ? »¹⁰.

308

À la lecture de ce qui précède, on voit à quel point Hervé Coutau-Bégarie n'a cessé d'être préoccupé à la fois par les questions de défense, avec bien entendu au centre de tout celle de la France, et par les questions de stratégie qui pouvaient certes descendre, dans ses réflexions ou recherches, au niveau d'une armée ou d'une marine, mais qui en fait étaient beaucoup plus larges puisque la connaissance des questions de géopolitique auxquelles il s'intéressait tant avait d'abord pour but de guider les stratégies. Cette orientation était très tôt apparue, ce qui faisait largement son originalité parmi ses condisciples étudiants peu portés vers les questions militaires et guère préoccupés des problèmes de défense du « vieux pays ». On peut d'ailleurs y voir sans hésiter une influence maurrassienne. La stratégie le passionnait donc déjà et on en vit la marque dès son premier ouvrage, qui fut aussi sa thèse de Troisième Cycle : *Le Phénomène Nouvelle Histoire. Grandeur et décadence de l'École des Annales*, paru chez *Economica* en 1983¹¹. La grande originalité de l'ouvrage était l'accent mis sur les méthodes employées par Fernand Braudel puis par ceux qui l'entouraient, d'abord pour créer la VI^e section qui devint l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, puis pour en asseoir la prééminence dans l'espace historique et universitaire français, avec l'accent mis sur la création d'un très riche et très fécond réseau international, en une trajectoire que vinrent en partie affaiblir les déchirements consécutifs à mai 1968 et à la succession du maître. Le trait était souvent rude, d'autant plus que le tout jeune historien qu'il était alors ne cachait pas qu'il portait un grand intérêt à une histoire événementielle et militaire qu'il jugeait abusivement négligée, et l'ouvrage lui valut quelques longues et parfois rudes inimitiés.

C'est pourquoi son œuvre personnelle majeure est sans aucun doute son énorme *Traité de Stratégie* – 998 pages dans la première édition en 1999, 1200 dans la septième en 2011 –, dont il explique, dans un « Avertissement », qu'il est issu du cours professé au Collège interarmées de défense depuis 1995. Bien entendu, les aspects maritimes ne sont qu'une partie du livre mais éminemment riche et souvent très neuve. Elle occupe l'essentiel du livre II dans lequel une

¹⁰ Dans *Defensa nacional* (Lisbonne), n° 125, printemps 2010, p. 23-31.

¹¹ Ce fut le début d'une longue et indéfectible amitié avec Jean Pavlevski, qui a fondé *Economica* en 1971 et dirige depuis cette maison d'édition. - Hervé Coutau-Bégarie était un ami totalement fidèle, très tourné malgré toutes ses tâches vers ses parents, amis et élèves qui le lui ont tous témoigné au cours des années difficiles qu'il traversa lors de sa longue et pénible maladie, et lors de ses obsèques. La direction de l'École militaire manifesta l'importance de son rôle et sa reconnaissance en accueillant et en organisant celles-ci.

place est faite aux questions aériennes ; elle se retrouve dans un gros chapitre de « géostratégie maritime », dans lequel est justement, comme je le signalais plus haut, englobée la géopolitique. L'influence et le succès de l'ouvrage furent considérables : en attestent les traductions en roumain, portugais, italien, polonais, anglais et espagnol. Cet enseignement fut suivi avec ferveur par de nombreux officiers, souvent jeunes, venus de tous les pays du monde dont les témoignages affluèrent lors de ses obsèques à l'École militaire où d'ailleurs plusieurs d'entre eux étaient présents, certains étant venus exprès de l'étranger¹². Il est et restera pour longtemps l'ouvrage de référence.

Il tenait tout autant à cette *Évolution de la pensée navale* dont il publia huit tomes de 1991 à 2007, revoyant lui-même les 1840 pages de l'ensemble et précédant chaque volume d'une présentation, y ajoutant également des textes qu'il avait lui-même rédigés, telle, dans le tome IV, cette excellente mise au point sur « L'émergence d'une pensée navale en Europe au XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle »¹³. Les textes sont souvent très neufs, par exemple, dans le tome II, le rappel par Étienne Taillemite de l'œuvre de « Richild Grivel, théoricien méconnu de la guerre maritime »¹⁴, ou l'étude par Lé Dinh Thong de la pensée navale vietnamienne¹⁵. La stratégie et la pensée navale n'avaient pour lui aucune frontière ni dans l'espace ni dans le temps, point de vue révélant un puissant esprit de synthèse appuyé, comme je l'ai déjà souligné, sur des lectures immenses, qui s'intéressaient aussi bien à l'Antiquité qu'aux pays émergents, au passé qu'au présent. Il faut souligner à cet endroit qu'un nombre très important de textes qu'il publia furent écrits à sa demande et sur sa suggestion. Il fut ainsi un formidable découvreur qui s'attacha en particulier à faire ressortir de l'oubli les pensées stratégiques d'auteurs de tous pays et de toutes époques. On le vit très bien avec son article fondateur : « Pour une théorie globale de la puissance maritime : les leçons de l'Orient », à la conclusion tellement éclairante : « Ce que l'on a voulu montrer ici, c'est, d'une part, que la réflexion géopolitique ne doit pas s'en tenir à des schémas préconçus, mais constamment confronter ses

12 Ce fut une cérémonie très digne et très poignante, pleine de ferveur et d'ampleur, dans l'esprit de la messe en latin et du chant grégorien qu'il avait souhaités, ponctuée in fine, au nom de ses élèves, civils ou militaires, par un très bel éloge funèbre de Martin Motte qui lui était très attaché.

Hervé Coutau-Bégarie était un catholique très fervent, ce qu'il manifesta notamment par *Ratzingeriana. Bibliographie commentée de Joseph Ratzinger en langue française*, Paris, Éditions de l'Homme nouveau, 2012.

13 Dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale IV*, Paris, Economica, 1994, p. 13-35.

14 Dans Hervé Coutau-Bégarie, *L'Évolution de la pensée navale II*, Paris, Economica, 1992, p. 87-113.

15 *Id.*, « Stratégie et science du combat sur l'eau au Vietnam avant l'arrivée des Français », p. 211-229.

hypothèses avec les données historiques et, d'autre part, que le débordement du cadre europécrocentrique est indispensable si l'on veut esquisser une théorie générale de la puissance maritime »¹⁶. L'ampleur de ses vues se trouve également dans l'analyse à la fois historique et contemporaine du désarmement naval, à la fois bilan et essai de prospective¹⁷, question qui n'a cessé de donner lieu à un « éternel retour », et sur laquelle il a écrit un ouvrage remarquablement abouti¹⁸. En tant qu'historiens, nous ne pouvons qu'être sensibles à ce souci si profond « d'archéologie de la pensée navale »¹⁹ qui est à la base de toutes ces publications de textes ou d'articles permettant de découvrir des stratégies inconnues ce qu'il exprima de manière très figurative dans sa présentation du tome II de *L'Évolution de la pensée navale* : « Les études réunies ici n'ont le plus souvent qu'un caractère provisoire. Elles sont autant de rapports de fouilles, qui rendent compte de l'ouverture de chantiers dans des gisements peu ou pas explorés. Les prochains volumes continueront à explorer des strates successives jusqu'à ce qu'il soit possible d'esquisser une vue d'ensemble »²⁰.

Rien de ce qui était naval ne le laissait indifférent et d'ailleurs, s'il n'a quasiment pas écrit en matière d'histoire économique maritime ou d'histoire économique, il avait manifesté de plus en plus une grande curiosité à ce sujet, tout comme à l'égard de l'œuvre de Georges Dumézil qu'il a particulièrement connue et fréquentée, au point de lui consacrer plusieurs articles et un ouvrage²¹. Voici une nouvelle ouverture sur cette œuvre immense pour laquelle il ne lui aura été laissé que trop peu de temps, mais il sut l'employer au plus haut degré et l'on est confondu devant l'ampleur de la tâche ainsi accomplie, que seule égale désormais le vide laissé par son départ.

16 « Pour une théorie globale de la puissance maritime : les leçons de l'Orient », dans Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 185-206, *loc. cit.*, p. 206.

17 La prospective l'a toujours retenu ; elle l'amena à susciter un colloque qu'organisèrent Claude Carlier et Guy Pedroncini, colloque qu'il édita : « L'émergence des armes nouvelles », Paris, Economica, 1997, ouvrage dans lequel il publia lui-même – p. 163-170 – un texte intitulé « Une nouvelle stratégie navale : la guerre sous-marine ».

18 *Le Désarmement naval*, Paris, Economica, 1995.

19 « Archéologie de la pensée navale », dans *Évolution de la pensée navale III*, Paris, Economica, 1993, p. 5-14.

20 *Op. cit.* « Présentation : De quelques pensées navales inconnues ou insuffisamment connues », p. 8-22, *loc. cit.*, p. 22.

21 *L'Œuvre de Georges Dumézil. Catalogue raisonné*, Paris, Economica, 1998 ; nous lui devons la réédition de *Mythes et dieux des Indo-Européens*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 1992.

COMPTES RENDUS

Bruno Marnot, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », Juillet 2011, 589 p.

Ce bel ouvrage, bien rédigé et très accessible, est une véritable somme sur l'évolution au XIX^e siècle des seize principaux ports français de première (7) et de deuxième catégorie (9), pour reprendre la classification légèrement revue (introduction de Saint-Nazaire, création du Second Empire) du comte d'Angeville en 1838. Cette approche globale, à la fois synthétique et comparative, est très neuve à côté des nombreuses monographies portuaires dont on disposait jusque là. C'est un sujet tout à fait important car le XIX^e siècle a été marqué sur le plan maritime, on le sait, par toute une série d'innovations techniques, économiques, géographiques, voire institutionnelles, qui ont complètement bouleversé l'organisation, les paysages, les horizons et les activités portuaires. L'avènement de la vapeur, celui des bateaux en fer un peu plus gros, la propulsion par l'hélice pour les navires – le premier vapeur à hélice français, *le Napoléon*, a été construit en 1842 par les chantiers Augustin Normand – ont complètement transformé les conditions de la navigation mais aussi celles du fonctionnement des ports. La construction des bassins à flot, celle de docks-entrepôts à grande capacité, la mise en place de moyens de manutention – grues – de plus en plus puissants vinrent en parallèle avec le développement des chemins de fer et de canaux qui élargirent l'hinterland des ports. Ceux-ci attirèrent de ce fait de nombreuses industries, y compris une première et modeste génération d'usines sidérurgiques « sur l'eau ». Tout ceci impliquait une réorganisation géographique des ports, avec, dans les grands estuaires par exemple, une migration vers l'aval des activités à partir du site primitif de fond d'estuaire qui marquait, jusque là, la fin de la navigation maritime en même temps que le premier pont sur le fleuve.

Mais il faut bien reconnaître, comme le montre fort bien Bruno Marnot, que dans le contexte de l'augmentation massive des échanges liée à l'ouverture du monde – la « mondialisation » du XIX^e siècle, surtout dans la période des années 1850 jusqu'à 1914 –, la France a perdu du terrain : les

ports français ont fortement reculé dans la hiérarchie des ports européens – déjà ! – qui a vu s'affirmer des ports comme Rotterdam, Anvers, Hambourg, Londres et quelques autres. Marseille, par exemple, troisième port européen en 1870 par le volume du trafic, avait rétrogradé à la sixième place en 1901.

C'était le résultat de l'insuffisance des investissements, réalisés non pas tellement en fonction des besoins et de la concurrence étrangère, mais de la situation du budget général. Il y a eu pendant un siècle, suivant l'expression de Bruno Marnot, conjonction « du gaspillage et de la laderie ». Le saupoudrage des crédits les rendait inefficaces. C'est l'ensemble du « triangle institutionnel » commandant les ports qui se révéla défailant, qu'il s'agisse des chambres de commerce – dont le rôle décisionnel ne cessa de croître –, des Ponts et Chaussées assurant la maîtrise technique, mais surtout de l'État dont les plans successifs manquaient de continuité et se trouvaient souvent dénaturés par les contraintes imposées par les réalités budgétaires ou autres. Ce fut le cas dès le premier plan de modernisation des ports en 1837, mais aussi du fameux plan Freycinet de 1879, ou encore du programme Baudin de 1903.

312

Naturellement, chacun des 16 ports a sa spécificité : par sa taille bien sûr, par sa position géographique et les contraintes qui en découlent, par les orientations du trafic mais aussi plus subtilement par le rôle dans la société de la « culture maritime » qu'il peut générer. Bordeaux par exemple, sur qui Bruno Marnot doit publier incessamment une étude spécifique, s'individualise bien au sein de la catégorie des ports d'estuaire : c'est le seul à s'être doté de bassins à flot, c'est aussi celui où le remorquage et le pilotage coûtent le plus cher du fait des exigences de la navigation dans le long couloir estuarien. Mais c'est aussi l'un des ports qui a eu le plus de difficultés à passer du stade de grand port colonial associé à un large rayonnement européen – sa « vocation » au XVIII^e siècle – à celui de grand port industriel au XIX^e siècle. L'auteur montre bien aussi que le dynamisme des différents ports est fonction de celui des hommes, et il évoque un certain nombre de grands noms de négociants et d'armateurs qui ont été les moteurs de l'expansion commerciale. À Bordeaux, par exemple, les Balguerier-Stuttenberg, les Maurel et Prom, les Ballande et Tandonnet sont des noms indissociables de l'essor du commerce bordelais vers l'outre-mer, devenu l'un des fondements de l'activité portuaire.

Ainsi, appuyé sur un arsenal statistique sans faille, l'ouvrage de Bruno Marnot constitue une somme originale et indispensable pour comprendre les hésitations et les faiblesses de la politique maritime et commerciale de la France au XIX^e siècle. On sait bien d'ailleurs que toutes les contraintes et handicaps qui ont pesé sur les ports français au XIX^e siècle n'ont pas disparu au siècle suivant, et la lecture de ce beau travail d'histoire économique est singulièrement éclairante

aussi pour le géographe et le décideur en matière de gestion des ports, des espaces et des flux maritimes.

Christian Huetz de Lempis

Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, 330 p.

« Au ras des vagues » : c'est ainsi que Jacques Péret a voulu aborder la course, tant dans ses pratiques ordinaires que dans sa trame quotidienne. Au vrai, cette ambition affichée ne doit pas paraître modeste car l'inventaire lié à ces pratiques est particulièrement complet, ponctué d'encarts qui offrent aux lecteurs de précieux documents sur cette activité de reconversion par temps de guerre. Tout aussi important, cet ouvrage trouve sa place dans l'espace. Le dépouillement des archives de La Rochelle, de Rochefort, avec les retours parisiens, détermine la zone de prédilection. Le territoire d'observation, comme point de départ et point d'arrivée, se situe entre Loire et Gironde. Le passé corsaire de La Rochelle n'est plus à rappeler depuis les travaux de Marcel Delafosse et ceux plus récents de Mickaël Augeron, mais tout semblait porter à croire à l'endormissement de la cité sur le plan de la course après le terrible siège de 1628. Sans faire des littoraux vendéen, saintongeais et aunisien des lieux d'armements intenses, Jacques Péret, en revisitant tous les types de course, démontre que la loterie corsaire fonctionne, permettant de dégager parfois d'honorables profits, et quelquefois de réussir de gros coups tels les armements des frères Chegaray durant les guerres de la Révolution. Le terme de loterie incite à aborder la perte et l'échec. C'est le cas pour plusieurs armateurs. Plus souvent encore c'est le cas des équipages, de quoi expliquer les discrets pillages avant le retour de la prise, les désertions, voire les mutineries. C'est essentiellement à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg que la course, sous toutes ses formes, reprend une certaine vigueur. Ce sont plus de 400 prises ou rançons qui sont amenées à La Rochelle, avec des périodes fastes aux extrêmes, les deux derniers conflits louis-quatorziens et la période révolutionnaire jusqu'en 1802. Certes, la centaine d'armements sur une période de cinquante années de guerre n'y suffit pas. Ce nombre est atteint parce que La Rochelle joue un rôle de base relais : Dunkerquois, Malouins ou bâtiments du Roi y mènent des prises, escomptant une liquidation satisfaisante. À ce titre, la cité occupe une place non négligeable d'autant que ses voisines nantaise et bordelaise n'affichent pas vraiment de vocation corsaire, à l'exception de quelques épisodes souvent liés à la nécessité d'assurer la défense du commerce. Ce livre trouve naturellement sa place entre les études des grandes bases vouées à la course que sont Dunkerque, Saint-Malo, Brest avec ses armements mixtes d'un côté, Bayonne ou Saint-Jean-de-Luz de l'autre. L'auteur ne se contente

pas de ce créneau commode. Ayant pu visiter plus avant les archives liées à une soixantaine d'armements rochelais, il s'intéresse aussi aux corsaires ennemis, tantôt espagnols, tantôt zélandais, souvent anglais : ceux qui viennent chasser et finissent par être capturés. Non seulement cela lui permet de doubler son corpus et de réaliser de très intéressantes études tant sur les bâtiments employés que sur les équipages, les comportements sociaux tant collectifs que particuliers, mais aussi cela apporte une dynamique passionnante où interviennent également les victimes des deux bords. Du fait de campagnes lointaines, l'échiquier s'élargit et toutes les stratégies se déploient : depuis le petit capre anglo-normand jusqu'au vaisseau de guerre. Les étapes, le cycle de la prédation dirait-on, sont clairement débrouillées, depuis l'armement jusqu'au retour de la prise et du capteur. Elles varient peu à travers le temps : les mêmes ruses, les tactiques adaptées, la fortune de mer. La course est gourmande en hommes : gens de mer mais aussi terriens quand il le faut. La Rochelle peut compter sur le vivier humain concentré sur la Seudre. Les inscrits maritimes de l'amirauté de Marennes jouent un rôle actif dans la course rochelaise. L'aspect humain, cette vie de chien, n'est donc pas laissé de côté, au contraire. Les archives recèlent de quoi faire flèche de tout bois et reconstituer minutieusement tous les instants du « vivre à bord », l'exiguïté des lieux, la nourriture peu variée, la solitude, la monotonie et les risques de capture par un plus gros. Jacques Péret utilise toutes les cordes de cet arc corsaire pour livrer une étude originale, bien documentée, où le lecteur averti aura largement de quoi mieux comprendre, et le novice de quoi tout apprendre.

Philippe Hrodej

Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.

Alors qu'une série de publications éclairent aujourd'hui les techniques de navigation, l'architecture navale ou les itinéraires nautiques, Jean-Marie Kowalski livre une approche originale du rapport des sociétés antiques à l'espace maritime. Le projet consiste à analyser les représentations spatiales, qu'il s'agisse de la mer ou de la terre vue de la mer. La gageure revient à affronter le mutisme des sources, puisque les cartes sont inexistantes comme les textes antiques abordant directement le sujet. L'écueil réside donc dans la complexe reconstitution de la perception de l'environnement par les hommes de l'Antiquité, en se fondant seulement sur des sources littéraires hétérogènes qui portent en filigrane les traces d'un savoir partagé. Les textes étudiés, en majorité traduits par l'auteur, sont tous en langue grecque, et s'inscrivent dans un arc chronologique tendu depuis la littérature homérique jusqu'à la géographie ptolémaïque, avec en outre un regard particulier porté à la *Géographie* de Strabon et aux divers périple.

L'espace concerné est essentiellement le bassin méditerranéen et le Pont-Euxin, avec parfois des références à des mers situées au-delà.

L'auteur met en œuvre de nouvelles méthodes d'appréciation de l'espace. Les concepts et données issus de la géographie, de la psychologie cognitive ou de l'ethnologie comparée lui fournissent une armature conceptuelle qui forge la richesse et la singularité d'une démarche apparentée finalement à de l'anthropologie des représentations. Ainsi, l'environnement maritime et littoral perçu par les hommes de l'Antiquité est abordé ici comme un espace hodologique, c'est-à-dire, selon les théories de la psychologie des perceptions, comme un espace, vécu, dynamique, défini par des itinéraires, des obstacles ou des résistances. Également emprunté à la psychologie cognitive, le concept et néologisme d'« affordance » pour désigner la fonction des entités spatiales dans l'organisation des itinéraires maritimes, permet d'exploiter le lexique des auteurs antiques dont aucun n'est spécialiste des questions maritimes, en s'affranchissant des classifications traditionnelles inopérantes.

L'ouvrage comporte trois chapitres. Intitulé « Du texte à l'élaboration d'une image du monde », le premier fait état des sources littéraires, d'Homère aux périples, en passant par Strabon et bien d'autres. Ses sources hétérogènes sont traversées par la représentation des espaces maritimes sans qu'elle soit directement sujet du discours. L'écho de l'épopée homérique chez de nombreux auteurs, tout particulièrement le scientifique Strabon, révèle non pas une forme de vérité sur les lieux de fiction mais plus largement une commune vision d'un univers. En outre, la multiplication des voyages au long cours à la période hellénistique puis à l'époque impériale romaine stimula la production de description d'itinéraires. Dans ces textes, le silence au sujet des savoirs techniques est interprété comme le signe de leur vitalité exprimée dans une transmission orale ininterrompue, fondée sur l'expérience des pratiques et sur la perception de l'environnement. La représentation des espaces maritimes en Grèce ne peut se comprendre qu'à l'aune de la place de la mer dans les activités humaines. Elle « envahit le champ de la production littéraire et artistique grecque » mais ses apparitions culturelles récurrentes contrastent avec la pauvreté des indications fournies. Ce paradoxe conduit l'auteur à se pencher sur la conception grecque des lieux à travers une analyse de la terminologie, du discours, et finalement des concepts géographiques.

Le deuxième chapitre, intitulé « Représentation du monde et expérience maritime », est le plus volumineux. L'apparente imprécision sémantique du lexique grec dans la définition des entités géographiques est ici étudiée dans la perspective de l'univers culturel grec. Quelques cas emblématiques, comme le cap Malée, fortement ancrés dans l'imaginaire collectif, montrent la manière dont ces lieux structurent l'espace, maritime et terrestre, selon des

critères essentiellement culturels. Abris, conditions météorologiques, dangers divers, piraterie participent de cette élaboration de l'espace. La question de la délimitation des multiples mers qui composent l'espace méditerranéen et pontique, lié aux régions terrestres et aux fleuves, relève là encore de la sphère culturelle. En l'absence de système technique d'aide à la navigation, le mode de description donne lieu à un développement sur l'espace conçu comme un itinéraire au sein duquel les lieux sont positionnés de manière relative. L'insularité occupe une place à part dans le réseau des lieux qui jalonnent la mer. Enfin, une approche plus spécifique des représentations d'Homère à Strabon met en évidence, au-delà des évolutions entre les deux auteurs, une « commune relation à l'environnement ».

316

« Un discours irréductible à celui de la carte et de la géométrie » est l'ultime chapitre qui explore tous les éléments d'information permettant de rendre lisible l'espace. Cartes et schémas à l'appui, l'auteur expose à partir de cas précis la complexité de la description du monde selon les points de vue de l'observateur. Les tentatives de reconstitution cartographique d'après les auteurs antiques, considérées comme « vues d'artistes », aussi commodes soient-elles, ne sauraient rendre compte des représentations spatiales proposées par les textes.

Le livre est ponctué de schémas et de cartes conçues comme des outils visuels permettant au lecteur de comprendre la manière dont les marins de l'Antiquité naviguaient et concevaient leurs déplacements. La riche bibliographie qui accompagne le texte, témoigne de l'ancrage d'un spécialiste de lettres classiques dans le large champ des sciences humaines. Enfin, à l'ouvrage est annexé un précieux lexique grec des termes et notions antiques relatifs à la navigation, à la géographie et à l'hydrographie.

Cet ouvrage exigeant fera date dans le paysage des publications sur l'univers maritime antique et, plus largement, dans le domaine des réflexions sur le rapport de l'homme à son environnement.

Laurence Tranoy