

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

I.1 Motte – 979-10-231-1849-0



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

La puissance navale

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

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

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-Lablénie.

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 retinrent 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 anglaises avaient une supériorité signalée sur les nôtres. Duguay-Trouin attribue cette supériorité des canonnières anglaises 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 [...] compromettait 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.