



**HAL**  
open science

## Projection d'influence

Patrick Louvier

► **To cite this version:**

Patrick Louvier. Projection d'influence : L'action humanitaire de la marine française en Méditerranée au XIXe siècle. *Stratégique*, 2016, 114, pp.45-66. hal-03063156

**HAL Id: hal-03063156**

**<https://hal.science/hal-03063156>**

Submitted on 29 Mar 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

## PROJECTION D'INFLUENCE : L'ACTION HUMANITAIRE DE LA MARINE FRANÇAISE EN MÉDITERRANÉE AU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE

[Patrick Louvier](#)

Institut de Stratégie Comparée | [« Stratégique »](#)

2017/1 N° 114 | pages 45 à 66

ISSN 0224-0424

DOI 10.3917/strat.114.0045

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-strategique-2017-1-page-45.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Institut de Stratégie Comparée.

© Institut de Stratégie Comparée. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

## ***Projection d'influence : l'action humanitaire de la marine française en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle***

Patrick LOUVIER

L'histoire de l'action humanitaire occidentale est un chantier en plein développement auquel contribuent deux dynamiques distinctes, mais convergentes. La médiatisation des catastrophes humanitaires, constante depuis la fin des années 1960, a été suivie, ces dernières années, par un travail de recherche historique afin de comprendre la genèse et l'évolution des ONG les plus connues<sup>1</sup>. Parallèlement, les historiens des violences de guerre et des massacres du XX<sup>e</sup> siècle, génocidaires ou non, ont mis à jour les débats internes comme les échecs des principales organisations du premier XX<sup>e</sup> siècle telles que la fondation Carnegie<sup>2</sup> et le CICR<sup>3</sup>. Remontant aux origines de l'action humanitaire contemporaine, c'est-à-dire au début de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, cette recherche a suivi la mise en place de réseaux transnationaux, d'inspiration pacifiste<sup>4</sup>, et dont l'action se prolonge, dans l'entre-deux-guerres, dans les entreprises de la SDN<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Kalilou Diakite, « Une ONG humanitaire sur tous les fronts de la solidarité. Action Internationale contre la faim, 1979-1989 », *IRICE, Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 2014/1, n° 39, p. 103-112.

<sup>2</sup> Nadine Akhund, « La dotation Carnegie pour la Paix internationale (1910-1940) : présentation, structures et enjeux », dans *Regards savants sur les systèmes internationaux contemporains*, Journée d'études, Université Montpellier-III, C.R.I.S.E.S., 10 janvier 2014. Consultable sur le site du Laboratoire C.R.I.S.E.S.

<sup>3</sup> À titre d'exemple : Irène Herrmann et Daniel Palmiéri, « Le Comité international de la Croix-Rouge (CICR) et les camps de concentration nazis, 1933-1939 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps* 2009/3, n° 95, p. 65-74.

<sup>4</sup> Patrick Louvier, « Les juristes internationaux français et francophones et les massacres d'Arménie (1894-1897) », Colloque « Le génocide des Arméniens 1915-2015. Discours et Représentations », Hélène Démirdjian et Annick Asso (dir.), Montpellier, 5-6 février 2015. À paraître sous leur direction aux Presses Universitaires de Rennes, fin 2016.

<sup>5</sup> Une approche de ces questions et une bibliographie indicative se trouvent dans le récent dossier consacré par la revue *L'Histoire* aux pacifistes européens : « Les pacifistes. Jusqu'ou aller pour éviter la guerre ? », *L'Histoire*, mai 2015, n° 411, p. 39-69.

Dans cette histoire, les forces navales ont été justement comptées parmi les acteurs réguliers de l'action humanitaire publique. Si la plupart des articles et des travaux qui leur sont consacrés portent sur l'époque contemporaine<sup>6</sup>, les tâches humanitaires navales, ordinaires déjà au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>, s'amplifient et se diversifient, au siècle suivant, avec le développement des entreprises missionnaires, mais également halieutiques, coloniales et commerciales. Considérées, dans cette présente étude<sup>8</sup>, à la seule échelle de la Méditerranée et de ses parages immédiats, les conditions, les pratiques comme les limites de l'ingérence humanitaire navale sont assez complexes pour susciter la curiosité et conduire à des rapprochements entre cet avant-hier que fut le XIX<sup>e</sup> siècle et notre aujourd'hui. Un tel exposé n'a pas la prétention de faire œuvre pionnière. Dans son histoire des forces navales du Second Empire, Michèle Battesti évoque régulièrement cette dimension de l'humanitaire naval tout particulièrement outre-mer<sup>9</sup>. Soutenu en 1982, le travail doctoral d'André Rampal sur les stations d'Espagne et du Levant au premier XIX<sup>e</sup> siècle analyse finement les missions d'exfiltration et d'interposition menées dans les pires conditions durant la guerre civile qui ravage la Catalogne en 1842 tant au bénéfice des opposants politiques que des expatriés français<sup>10</sup>. Engagés il y a quinze ans, nos propres travaux sur la diplomatie navale s'inscrivent dans le prolongement de ces recherches.

<sup>6</sup> Georges Kévorkian, *La Flotte française au secours des Arméniens en 1909 et 1915*, Marines Éditions, 2008 ; Laurent Suteau, « Un exemple de diplomatie humanitaire. La coopération marine-médecins du monde et l'assistance aux *boat people* du golfe du Siam (1982-1998) », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 2009/3, n° 95, p. 46-52 ; 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, p. 238-240 ; Céline Rouden-Hélène David, « Engagés sur les mers lointaines », *La Croix*, 19 juin 2016, p. 10-11. La *Chronique d'Histoire Maritime* a publié plusieurs articles sur les opérations de sauvetage durant les deux conflits mondiaux et quelques études sur l'assistance navale sanitaire au XIX<sup>e</sup> siècle et sur la médecine navale. Voir l'index thématique (n° 1-76) consultable sur la page d'accueil de cette revue : [sfhm.asso.fr/chronique.html](http://sfhm.asso.fr/chronique.html).

<sup>7</sup> À titre d'exemple : Raymond de Boissard, « La première "opération humanitaire d'urgence" » [Messine, 5 février 1783], *Hospitaliers*, n° 112, 2004, p. 21 ; Claude Youenn Roussel & Claude Forrer, *Alertes au Proche-Orient. La frégate L'Aigrette (1775-1776)*, Spézet, Keltiagraphic, 2009.

<sup>8</sup> La présente communication reprend, avec de notables modifications et des développements inédits, la trame d'un article sollicité pour un dossier de la revue *Perspectives Libres* (n° 18, « La France et la mer »), dont la parution est annoncée en septembre 2016. Nous remercions M. Clément N'Guyen de nous avoir autorisé à reprendre certains éléments développés dans cet article pour le présent travail.

<sup>9</sup> Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, tome 2, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997, p. 857-860 ; 896-900 ; 970-974.

<sup>10</sup> André Rampal, *Les Stations navales de Méditerranée 1816-1848*, Thèse pour le doctorat de Troisième cycle, 14 décembre 1982, Université de Provence, Aix-en-Provence, 1982, p. 326-336.

gement de cette recherche<sup>11</sup>. Poursuivant les voies ouvertes par les historiens de la médecine navale<sup>12</sup> et les érudits toulonnais<sup>13</sup>, les recherches de Benoît Pouget sur la lutte anti-cholérique en Méditerranée ont récemment ouvert des voies inédites sur l'assistance et l'organisation sanitaires de la Marine dans cette mer<sup>14</sup>.

La variété comme le nombre des missions menées retiennent tout d'abord l'intérêt. Sommairement, les interventions humanitaires en Méditerranée sont de deux types : les missions d'urgence d'une part et, d'autre part, les tâches d'assistance ordinaire. Les premières retiennent naturellement l'attention par la place qu'elles tiennent dans les rapports... comme dans la carrière des marins engagés ; les décorations et les félicitations officielles, nationales ou étrangères, récompensant les plus belles prouesses. Ces missions d'urgence répondent aux catastrophes naturelles et anthropiques, mais également aux violences de masse. En Méditerranée, les catastrophes naturelles auxquelles sont confrontés les marins sont essentiellement les tempêtes hivernales et les séismes, fréquents dans les aires balkanique et sud-adriatique. Outre l'assistance apportée aux navires naufragés ou désemparés, dont le nombre s'accroît considérablement avec l'essor du commerce transméditerranéen après 1840, les navires de l'État interviennent souvent au lendemain d'un tremblement de terre, tels celui qui ravage en décembre 1869 Santa Maura (Leucate) et celui qui balaie, en avril 1893, une autre île Ionienne : Zante. L'action des équipages est également récurrente

---

<sup>11</sup> Patrick Louvier, « La Royal Navy et la sécurité des communautés sous protection britannique en Méditerranée (1856-1871) », *Revue Historique des Armées*, n° 1, 2002, p. 19-28 ; *idem*, « Les Grandes puissances navales en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle (1815-1880) : interventions humanitaires, maintien de la paix, droit d'ingérence », *Cahiers du centre d'Études de la Défense*, n° 22, *Histoire des rapports diplomatico-stratégiques*, 2004, p. 9-25 ; *idem*, « La Marine française et la sécurité des Chrétiens du Levant au XIX<sup>e</sup> siècle », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 57, décembre 2004-mai 2005, p. 25-42 ; *idem*, « Les puissances navales européennes et la crise crétoise de 1866-1869 », *Revue d'Histoire Diplomatique*, 2010, p. 319-341 ; *idem*, « La Marine française dans les opérations de sortie de crise et de rétablissement de la paix en Méditerranée (1848-1870) », Antoine Coppolani, de Charles-Philippe David et de Jean-François Thomas (dir.), *La Fabrique de la Paix, Acteurs, processus, mémoires*, Laval (Can.), Presses Universitaires de Laval, 2015, p. 177-186.

<sup>12</sup> À titre d'exemple : Bernard Brisou et Michel Sardet (dir.), *Dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, Service Historique de la Défense, 2010.

<sup>13</sup> Max Roche, « L'hôpital de la Marine de Smyrne et ses médecins toulonnais (1763-1863) », *Bulletin des Amis du Vieux Toulon*, 1979, n° 101, p. 99-107.

<sup>14</sup> Benoît Pouget, « Un choc des civilisations ». *La puissance française face au choléra en Méditerranée (1823-1860)*, *Géostratégie, forces navales et épidémies*, Mémoire de master II « Histoire militaire comparée. Géostratégie, Défense et Sécurité », Institut d'études politiques d'Aix-en-Provence, Cherpa, Mémoire réalisé sous la direction de Walter Bruyère-Ostells et de Patrick Louvier, Aix-Marseille Université, 2013-2014. Honoré par le prix Daveluy, ce travail sera développé par un travail doctoral, dont la soutenance est annoncée fin 2018.

durant les incendies, fréquents en Méditerranée balkanique où le bois joue un rôle majeur dans la construction et la décoration des maisons.

Les catastrophes industrielles touchent surtout, en revanche, les côtes européennes de la Méditerranée occidentale où les villes manufacturières sont au centre d'un chapelet de chantiers navals et de sites agro-industriels, mais également d'arsenaux, de dynamiteries et de poudrières dont les dépôts de bois et de charbon, de pétrole et d'explosifs font courir aux travailleurs comme aux populations de grands dangers. Si les explosions du *Iéna* en 1907 puis du *Liberté* en 1911, provoquées par l'inflammation spontanée de poudre B mal conservée, sont les catastrophes les plus célèbres qui endeuillent l'arsenal de Toulon, le port et ses alentours endurent, tout au long du siècle, de violents incendies et de brutales calamités – ainsi l'anéantissement du village de Lagoubran par l'explosion d'une poudrière en mars 1899 – sans compter d'innombrables accidents et alertes<sup>15</sup>.

À ces maux s'ajoutent les violences endurées par les populations civiles, soit cibles des massacres soit victimes collatérales des combats. L'assistance humanitaire navale « ordinaire » ou de routine consiste essentiellement en missions de police côtière, au bénéfice du commerce, des pêcheurs et des corailleurs, que l'on protège du brigandage maritime, longtemps pratiqué le long des côtes égéennes, nord-tunisiennes et rifaines. Il s'agit aussi d'assister les dispensaires comme les hôpitaux occidentaux de l'empire ottoman – Smyrne, Beyrouth, Salonique, voire Damas – et de contribuer, de la mer Noire aux parages de la mer Rouge, à la surveillance des fronts épidémiques, tout particulièrement pesteux et cholériques<sup>16</sup>.

L'engagement naval, d'une intensité très inégale par ailleurs, s'inscrit dans une doctrine du « devoir d'humanité »<sup>17</sup> dont les motivations sont complexes. La première raison d'intervenir tient aux règles coutumières de toutes les marines militaires occidentales auxquelles se greffent, au second XIX<sup>e</sup> siècle, les contraintes des conventions internationales sur la piraterie, la guerre sur mer, le sauvetage et la signali-

<sup>15</sup> Jean Tonnelé, « La catastrophe de la *Liberté*, 25 septembre 1911 », *Neptunia*, 1962, n° 68, p. 24-29 ; Florence Guy « La catastrophe de Lagoubran », *Société des Amis du Vieux Toulon et de sa région*, n° 118, 1996, p. 87-93.

<sup>16</sup> Service historique de la Défense, Vincennes, Marine (par la suite SHD-V-M), 107 GG 2/3, Lieutenant de vaisseau (LV) Abel Bergasse Dupetit-Thouars (C<sup>mt</sup> l'*Ajaccio*) au Contre-Amiral (CA) d'Aboville, 18 février 1864 ; *ibidem*, Du même au même, 25 février 1864 ; Service historique de la Défense, Toulon, Marine (par la suite SHD-T-M), *Rapports Médicaux*, vol. IX, n° 13, *La Mouette*, Juin 1866 ; *ibidem*, n° 17, *La Perdrix*, 1<sup>er</sup> août 1865.

<sup>17</sup> L'expression, fort belle, est employée sous la Restauration et revient régulièrement sous la plume des Affaires étrangères et de leurs interlocuteurs. SHD-V-M, BB 3-873, ministère des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 15 janvier 1878.

sation maritimes<sup>18</sup>. Lutter contre l'incendie d'un port ou secourir les survivants d'un séisme côtier ne sont donc que l'extension d'une exigente éthique navale. L'intervention humanitaire de la marine de guerre dans les guerres civiles comme dans les conflits confessionnels répond également à des impératifs diplomatiques et juridiques. Dans les instructions à fournir en 1825 au comte de Rigny, commandant la station du Levant, le baron de Damas (1785-1862) rappelle les obligations internationales prises contre la piraterie – généralement grecque – et la traite, pratiquée par les Ottomans et les Égyptiens<sup>19</sup>. L'action humanitaire française s'inscrit enfin dans une certaine vision progressiste du monde méditerranéen. Promouvant la réforme des États régionaux, la France entend prévenir et réduire par une action bienveillante, éducative, sanitaire et humanitaire, les violences extrêmes que produit la modernité économique et politique sur les sociétés méditerranéennes. En d'autres termes, l'évacuation de libéraux siciliens en 1849, la lutte contre les incendies portuaires, la prévention des épidémies ou l'aide aux victimes des séismes participent d'une même doctrine d'apaisement politico-naval. Le déclenchement, les formes et l'étendue des interventions sont toutefois variables et soumis aux intérêts supérieurs de la France. S'il s'agit de veiller sur les intérêts catholiques en Orient, la France ne leur sacrifie pas l'amitié des Ottomans pour ne pas favoriser les rivaux britannique, russe, austro-hongrois, voire italien.

D'urgence ou de routine, les diverses interventions humanitaires navales sont menées au profit de communautés et de populations variées dont les effectifs ne cessent d'augmenter au cours du siècle. La protection navale bénéficie de droit aux Français expatriés comme aux sujets impériaux, majoritairement nord-africains, tels les 2 000 Algériens qui forment, en 1860, la suite de l'émir Abd-el Kader établi à Damas sous le Second Empire<sup>20</sup>. Avec la mondialisation, cette présence nationale se renforce de la Catalogne à la Sicile comme dans les ports du Levant et de la mer Égée<sup>21</sup>. La France étend cette protection diplomatique-navale aux Européens dont les États, tel le Saint-Siège en 1856, lui ont confié le soin de protéger leurs ressortissants et leurs intérêts

---

<sup>18</sup> L'extension aux théâtres maritimes comme aux forces navales de la convention de 1864 pour l'amélioration du sort des militaires blessés en temps de guerre est menée à bon terme en 1868. SHD-V-M, BB 8-750, *Protocole de la conférence internationale réunie à Genève en octobre 1868. Projets d'articles additionnels à la Convention du 22 août 1864 pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne*, Genève, Jules-Guillaume Fick, 1868.

<sup>19</sup> SHD-V-M, BB 3-485, Baron de Damas, ministre des Affaires étrangères, au comte de Chabrol de Couzol, ministre de la Marine, 15 janvier 1825.

<sup>20</sup> Ces derniers assumant par ailleurs fort bien leur propre sécurité comme le démontrent les massacres de 1860.

<sup>21</sup> Forte de 250 000 habitants, Alexandrie compte ainsi, le 1<sup>er</sup> juin 1882, 68 658 résidents européens dont un tiers de Grecs, mais également une forte communauté française (14 310 âmes).

économiques<sup>22</sup> comme à tous ceux dont la vie est menacée<sup>23</sup>. Trois groupes indigènes sont enfin couverts par ce « *devoir d'humanité* » : les opposants politiques, tout particulièrement en Espagne comme en Italie ; les juifs tunisiens et marocains ; les minorités ethno-confessionnelles en Méditerranée orientale. Initialement due aux catholiques latins dans les Cyclades, les « *Latins de l'Archipel* », la protection navale de la France s'étend aux Maronites, particulièrement entre le début des années 1840 et les grands massacres perpétrés par les Druzes et les musulmans en 1860<sup>24</sup>. Dans les deux dernières décennies qui précèdent la Grande Guerre, les Arméniens de la région du golfe d'Alexandrette, victimes des persécutions hamidiennes puis Jeunes-Turques, comme les musulmans de Crète accablés par leurs compatriotes chrétiens majoritaires, sont également les grands bénéficiaires de l'aide navale française<sup>25</sup>. Les effectifs de ces différents groupes sont très variables. Sous le Second Empire, on compte dans le diocèse catholique latin de Chios trois cents âmes presque toutes regroupées autour de l'évêché et des maisons religieuses de l'île. Les autres paroisiens dépendant du siège épiscopal de Chios sont alors une poignée : une famille à Psara, quittant l'île pour la capitale ottomane, et trente personnes à Samos dont dix forment la famille de l'agent consulaire<sup>26</sup>. Les effectifs des populations maronites, arméniennes et turco-crétoises se comptent en revanche en dizaines de milliers d'âmes.

<sup>22</sup> Cette couverture s'appuie sur les capitulations de 1740 dont l'article 38 stipulait que « *les Siciliens, Messinois, Anconais & etc. n'ayant ni ambassadeurs ni consuls ni agents auprès de la Sublime Porte qui viendront dans les États du Sultan sous la bannière de France paieront la douane comme les Français* ». SHD-V-M, BB 4-1476, Amiral Hamelin, ministre de la Marine, au CA Bouët-Willaumez, commandant la station du Levant, 15 mai 1856.

<sup>23</sup> Menacés de mort par des migrants circassiens affolés par l'incendie qui ravage le navire où ils ont embarqué, le commandant d'un paquebot du Lloyd autrichien et son équipage se réfugient dans la maison d'un citoyen britannique de Famagouste. Alertée par le collègue consulaire de Beyrouth, la canonnière *Linois* embarque les marins austro-hongrois, avant de se diriger sur les lieux du sinistre. SHD-V-M, BB 3-873, ambassade d'Autriche-Hongrie, Paris, au ministère des Affaires étrangères, 25 avril 1878. La copie de cette lettre de remerciements est transmise à la rue Royale.

<sup>24</sup> P. Louvier, « La Marine française et la sécurité des chrétiens (...) », art. cité, p. 25-42.

<sup>25</sup> *Idem*, « Une opération de sortie de crise dans l'Empire hamidien : les premiers temps de l'occupation internationale de la Crète (1897-1998) », Patricia Gillet (dir.), *Sortir de la guerre*, éd. électronique, Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, Paris, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Perpignan, 2013, p. 19-31.

<sup>26</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, C<sup>mt</sup> du *Prométhée* au c<sup>mt</sup> de la station du Levant, 5 juin 1867.



## MARINE ET ENGAGEMENTS HUMANITAIRES FRANÇAIS

L'action humanitaire des forces navales n'est pas (ou très exceptionnellement) solitaire et s'inscrit dans un travail collégial où les initiatives privées, institutionnelles, étatiques et non-étatiques, coopèrent plus ou moins facilement. L'action navale se distingue des autres sur deux points : elle couvre toutes les situations de crise humanitaire et peut, au gré des circonstances, adopter toutes les formes possibles de l'ingérence.

### Un important travail humanitaire collégial

L'engagement humanitaire naval n'est pas au XIX<sup>e</sup> siècle une action isolée. L'intervention non gouvernementale, généralement confessionnelle, s'appuie ponctuellement sur les moyens locaux des administrations nationales, tout particulièrement les Affaires étrangères, dont le réseau consulaire est très étoffé en Méditerranée. Confrontée à l'urgence humanitaire, l'action des agents locaux des Affaires étrangères s'exerce essentiellement de deux manières. La priorité absolue est d'ouvrir les bâtiments consulaires comme leurs annexes aux réfugiés pour les faire bénéficier de leur extra-territorialité. Menacés de mort en juin 1821, les chrétiens grecs de Smyrne investissent le consulat général et se placent sous la protection du gérant, Pierre David, un vétéran des affaires bosniaques et grecques qui, revêtu de son uniforme et sous les plis du drapeau, s'interpose entre les émeutiers et ses protégés. Dans ces situations très incertaines, les agents consulaires, aidés par leurs secrétaires et leurs interprètes, ne cessent de négocier et emploient leur neutralité pour gagner du temps et un précieux capital de gratitude. Le même Pierre David et le gérant du vice-consulat à Athènes organisent, en 1823, des échanges entre les prisonniers grecs et turcs<sup>27</sup>. En 1842, le consul de France à Barcelone, Ferdinand de Lesseps, s'illustre par sa fermeté et son intelligence dans les troubles qui menacent alors la vie des opposants et des expatriés français. Durant les combats qui ravagent la Crète au tout début de 1897, les consuls européens de La Canée demandent au gouverneur ottoman de sécuriser les quartiers européens, mais prennent aussitôt langue avec les chefs insurgés de l'intérieur afin de les dissuader d'attaquer la ville, alors aux mains des réfugiés musulmans.

Absent des crises mineures et secondaires, le ministère de la Guerre participe aux principales ingérences humanitaires : l'expédition de Morée, menée entre 1828 et 1830 pour faciliter le rebarquement

---

<sup>27</sup> Béatrice Gorgeard, *Fonds Pierre David, 1 AE 61*, Inventaire, ministère des Affaires étrangères. Direction des Archives et de la Documentation. Centre des archives diplomatiques de Nantes, juin 1998, p. 4-5.

des troupes égyptiennes et la pacification du Péloponnèse ; l'expédition du Liban de 1860-1861, engagée pour sécuriser le pays maronite ; la participation française à l'occupation internationale de la Crète hamidienne (1897-1909), initialement dictée par l'anarchie insulaire et le risque de voir se suivre des massacres de masse. L'aide technique donnée à la création de gendarmeries balkaniques relève également de cette entreprise humanitaire<sup>28</sup>.

La place que tiennent les forces navales dans ces actions consulaires ou militaires est tout d'abord auxiliaire et logistique. À la seule exception de l'ambassadeur de France à Constantinople, aucun agent du Quai d'Orsay ne dispose de stationnaires placés sous ses ordres directs. Durant l'expédition de Syrie de 1860-1861, la Marine mit à la disposition de la Guerre ses transports de troupes et de matériel, mais également des navires de guerre convertis en transports. Au début de la guerre civile crétoise de 1897-1898, le premier travail des croiseurs français fut de transporter d'un port insulaire à l'autre les agents consulaires comme les négociateurs insurgés et d'acheminer la correspondance diplomatique. L'action navale ne se limite pas toutefois à cette assistance postale et logistique et prend une autre ampleur quand la nature des calamités ou les circonstances interdisent l'intervention de l'armée et bloquent l'action consulaire.

Confrontés aux catastrophes naturelles, les agents du Quai d'Orsay manquent en effet des matériels de déblaiement et de reconstruction. Face aux troubles politiques, l'action diplomatique et consulaire, toute défensive et médiatrice, est presque totalement privée de moyens matériels. Si les plus grands consulats levantins disposent de gardiens indigènes, les *cawas*, que l'on peut mobiliser pour renforcer les rondes nocturnes dans les périodes troublées, aucune agence, aucune ambassade ne dispose de moyens militaires ou para-militaires propres lui permettant de sécuriser les abords d'un bâtiment ou d'une mission protégée. En dépit de moyens considérables concentrés dans les ports algériens et provençaux et de solides moyens de transport, l'armée française est rarement mobilisée pour épauler l'action consulaire. Onéreux et gros d'embarras logistiques ou sanitaires, l'engagement militaire suppose en outre des conditions géopolitiques favorables. Il suppose en effet l'accord des grandes puissances européennes qui soit délivrent un mandat explicite comme en 1860, soit agissent de concert comme cela est le cas en Crète en 1897-1898, quand la France, le Royaume-Uni, l'Italie et la Russie et, brièvement, les Austro-Allemands se partagent la garde de zones côtières et des secteurs d'occupation. Le concert des nations ne parvient, on le sait, que fort rarement

---

<sup>28</sup> On se reportera sur cette question aux travaux passés de Jean-Marie Delaroche dont le travail doctoral consacré aux gendarmeries européennes dans les Balkans (1878-1914) sera soutenu à Lille à la fin de cette année.

à ces entreprises collégiales. Quand l'île avait été ravagée par les mêmes violences interconfessionnelles entre 1867 et 1869, le déploiement de forces militaires européennes avait été inenvisageable. Un quart de siècle auparavant, la France, isolée au Levant, n'avait pu soutenir militairement les chrétiens du Liban, accablés par les Ottomans et les Druzes après le départ des forces égyptiennes. Puissance interventionniste en Afrique du Nord, la France enfin est très réservée sur l'emploi de la force militaire en Orient. Cherchant à préserver l'intégrité et l'amitié de l'empire ottoman, la France n'apprécie guère en effet le déclenchement d'opérations amphibies qui, ostensiblement, prouvent l'incapacité turque à régler ses problèmes et menacent son existence même.

### Un faisceau de conditions favorables et d'atouts

L'emploi régulier de la marine est facilité par la convergence de conditions favorables dont la disposition géographique des enjeux humanitaires est la plus importante. Les intérêts français sont polarisés par les villes portuaires. Si la présence française dans l'arrière-pays catalan, toscan, algérien et tunisien est assez forte, cette diffusion n'est pas générale. L'insécurité des arrière-pays grec, syrien et marocain, le développement tardif et partiel des réseaux routiers et ferroviaires en Méditerranée balkanique et orientale comme la littoralisation des activités agro-industrielles concourent à la concentration européenne sur le trait de côte. Ce sont dans les ports moyens, tels Marsala ou La Canée, et majeurs – Barcelone, Smyrne, Beyrouth, Constantinople –, que s'établissent la plupart des commerçants et des ingénieurs avec leurs familles. Ce sont également dans les ports et dans leur proche arrière-pays que se fixent les plus importants établissements scolaires occidentaux, chrétiens et juifs, où vivent et travaillent des milliers de collégiens et d'étudiants indigènes<sup>29</sup>. Dans les situations troublées, ce sont enfin vers le littoral que se dirigent ceux qui cherchent à embarquer sur un paquebot ou un croiseur européen. Pas moins de 2 000 fuyards maronites s'entassent, en juillet 1860, dans les entrepôts français de Saïda où les rejoignent une poignée de sœurs de la Charité. Les juifs du Rif en 1859, victimes indirectes de la guerre de Tétouan, les musulmans crétois en 1897 puis, en 1909, les Arméniens de Cilicie espèrent également trouver le salut en marchant « à la mer ». Dans les situations d'urgence que connaissent les sociétés côtières, les liens étroits qu'entretiennent les forces navales et les ports font bien des navires de l'État les protecteurs voués des populations menacées.

<sup>29</sup> Jérôme Bocquet (dir.), *L'Enseignement français en Méditerranée. Les Missionnaires et l'Alliance israélite universelle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010.

Une bonne partie du service « à la mer » d'un navire de l'État en Méditerranée, tout particulièrement au Levant, se passe dans un port. Le ravitaillement en nourriture fraîche, indispensable avant l'installation de glaciers et de chambres froides au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, le renouvellement de l'eau douce, l'embarquement du charbon, nécessitent de relâcher souvent. Les « *eaux brunes* » sont également les zones privilégiées des croisières de routine durant lesquelles les officiers s'entretiennent avec les autorités locales, reçoivent à bord leurs homologues, collectent enfin de la bouche des consuls les renseignements politiques que demandent la préfecture maritime de Toulon comme la rue Royale. Le stationnement de navires dans les ports ou dans les passages maritimes importants complète la surveillance des littoraux étrangers. Sous le Second Empire, la France entretient une présence navale régulière à Constantinople, au Pirée, comme à Civitavecchia, maintient un croiseur dans les parages du détroit de Gibraltar et dispose d'un navire de soutien au débouché de la route indochinoise de l'isthme de Suez. Tout au long du siècle, la protection de l'influence française impose également le stationnement durable de patrouilleurs dans les eaux tunisiennes et libanaises.

Il n'est donc pas rare, loin s'en faut, qu'un croiseur assiste à une calamité naturelle ou soit témoin d'une émeute. Le 1<sup>er</sup> janvier 1820, la frégate la *Galathée* est présente dans le port de Smyrne, le port de soutien de la division du Levant, quand éclate un incendie dans le quartier turc<sup>30</sup>. Détaché sur le *Jupiter*, présent à Constantinople durant la seconde crise de Syrie, le prince de Joinville (1818-1890) est le témoin d'un incendie qui, touchant la ville ottomane, menace le quartier européen où le troisième fils de Louis-Philippe fait débarquer les « *équipages de deux de nos navires, mouillés à Tophana* » dont il prend le commandement<sup>31</sup>. L'incendie qui ravage le 30 août 1854 une fabrique de Barcelone – sans doute une usine textile – est aperçu par le commandant du *Chacal*, présent au port, qui débarque immédiatement une compagnie de marins pour épauler les pompiers de la ville<sup>32</sup>. Le 7 mars 1867, le *Prométhée*, un des croiseurs de la station du Levant, parvient dans les eaux de l'île de Lesbos peu de temps avant le séisme qui ravage la capitale insulaire, Mytilène. Après la catastrophe, le bâtiment débarque des tentes, visite les jours suivants Lemnos (Limnos) toute proche, que l'on pense avoir été touchée, puis transporte à Lesbos du matériel rassemblé dans le port voisin de Smyrne.

<sup>30</sup> SHD-V-M, BB 3-451, Pierre David, Consul de France à Smyrne au baron Portal, ministre de la Marine, 3 janvier 1820.

<sup>31</sup> Prince de Joinville, *Vieux Souvenirs 1818-1848*, Paris, Association des Amis des Musées de la Marine, 1980, p. 66.

<sup>32</sup> SHD-V-M, BB 3-686, Consulat Général de France, Catalogne, au ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> septembre 1854.

Cette proximité entre les forces navales et les sociétés portuaires est renforcée par l'amélioration des communications, très nette après 1840 avec le lancement des premiers paquebots à vapeur et la généralisation de la vapeur sur les navires de l'État, précipitée par la guerre de Crimée. Employant alternativement le vent et leurs machines, les navires de guerre du Second Empire réduisent de moitié, voire des deux-tiers, la durée moyenne d'une traversée. En 1864, Alger, Palerme, Cagliari et Tunis sont à deux jours et demi de navigation de Toulon ; Tripoli de Barbarie à quatre jours et demi – contre douze pour une frégate à voiles – tandis que Venise, Le Pirée, Smyrne sont à une semaine de navigation du port varois. S'il faut encore dix jours pour traverser la Méditerranée d'Est en Ouest, les côtes proche-orientales ne sont qu'à deux ou trois jours du Pirée, alors port d'attache de la division du Levant<sup>33</sup>. Lourds avant 1870, les embarras du charbonnage et de la navigation hybride sont éliminés par l'adoption de machines plus puissantes et plus économes – limitant donc la fréquence des charbonnages – comme par la mise en service de patrouilleurs rapides.

La généralisation puis la mise en réseau des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines contribuent à l'accélération des informations entre les ports méditerranéens. Stationnant au Pirée, siège de la station du Levant qu'il commande, le capitaine de vaisseau (CV) Camille La Roncière de Noury (1813-1881) reçoit, le 5 juin 1860, les premiers indices des massacres anti-maronites. Ayant détaché au Liban deux patrouilleurs, la *Sentinelle* et *L'Éclaireur*, le chef de la station du Levant est invité, le 7 juin, à les rejoindre par une instruction télégraphique de l'ambassade de France à Constantinople. Une fois les préparatifs achevés et munie d'instructions télégraphiques supplémentaires, la frégate à vapeur *Zénobie* quitte Le Pirée dans la nuit du 9 au 10 juin et rallie le Liban quatre jours plus tard<sup>34</sup>. Une accumulation de progrès et de micro-innovations complète la révolution des communications accomplie entre les années 1840 et 1870. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les retards causés par les fréquentes pannes et ruptures des câbles sous-marins ou par l'incompétence des agents locaux appartiennent au passé ou sont devenus des soucis mineurs<sup>35</sup>. Les progrès de la signalisation

---

<sup>33</sup> SHD-V-M, 17 GG 3, *Tableau indiquant le rapport qui existe entre les dépenses annuelles occasionnées par l'entretien des forces navales protectrices et le commerce général par mer, de la France sur les différentes parties du globe, ainsi que le mouvement de navigation sous pavillon français qui est la conséquence de ce commerce*, Paris, 30 mars 1864.

<sup>34</sup> SHD-V-M, BB 4-785, capitaine de vaisseau (CV) La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, 20 juin 1860.

<sup>35</sup> La fluidité croissante des messages passe, dès lors, par l'accumulation de renseignements divers telle cette liste des postes télégraphiques ottomans de la Méditerranée et de la mer Rouge qui signale, en septembre 1896, les bureaux ouverts à la télégraphie internationale et ceux qui sont strictement réservés à l'administration ottomane. SHD-

optique facilitent, dans une certaine mesure, les communications entre les navires mouillant au port et les postes consulaires où l'on envoie discrètement, dans les périodes les plus incertaines, des timoniers équipés de signaux optiques et de lunettes.

## UNE EFFICACITÉ INÉGALE

Le temps de l'action humanitaire face aux calamités naturelles ou industrielles, généralement soudaines, n'est pas celui qui entoure des violences politiques ou confessionnelles, dont le déclenchement est précédé, parfois plusieurs mois auparavant, par une accumulation de tensions et de confrontations toujours difficiles à décrypter. Les moyens et les procédures déployés pour contrer les calamités naturelles diffèrent également des moyens employés durant les crises politiques. Réduire l'incendie d'un quartier impose le prompt débarquement des pompes et des hommes, alors que l'exfiltration de fugitifs, face à l'émeute, passe ordinairement par la collecte de renseignements et de discrets préparatifs. L'accueil reçu par les populations et les autorités comme les suites politiques de ces ingérences ne sont pas comparables. Ce sont ces différences qui conditionnent, de l'aveu même des marins qui les ont menées, le succès et les déboires de leurs actions.

### Face aux calamités naturelles

Les incendies et les tremblements de terre qui frappent les territoires méditerranéens touchent des pays dont les moyens d'action sont inexistantes ou lents à mobiliser faute de navires et d'un solide réseau routier. Touchée par un séisme de grande amplitude au début du mois de mars 1867, l'île de Lesbos reçoit une aide importante des autorités ottomanes et des notables smyrniotes qui rassemblent des couvertures, des nattes, des vivres et recrutent des médecins. Cette aide, que la Marine contribua à transporter, ne parvient toutefois qu'à la fin du mois de mars<sup>36</sup>. Ce sont donc dans ces tout premiers temps du drame que les navires de guerre européens rendent les plus grands services. La vitesse de leur mobilisation est un premier atout décisif. Prévenu le 17 avril 1893 du tremblement de terre qui vient de frapper Zante, le croiseur *Iphigénie* quitte le port de Corfou dans la nuit et rallie Zante le lendemain matin. Parés pour la guerre et les catastrophes maritimes, en premier lieu les incendies et les voies d'eau, tous ces navires disposent

---

V-M, 190 GG 2-34, Paris, État-Major général, 1<sup>re</sup> section, au commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, 3 septembre 1896.

<sup>36</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, CV Jaurès au CA Simon, 1<sup>er</sup> avril 1867.

de pompes et de seaux<sup>37</sup>, mais également de haches, de grappins et de piques outre d'importantes quantités de cordages qui servent à l'abattage préventif des maisons menacées par le feu ou prêtes à s'effondrer<sup>38</sup>. « *Ce n'est vraiment pas difficile de jeter à bas ces murs, ébranlés déjà par les secousses* », rapporte Joseph Blot débarqué à Zante en 1893 après le séisme qui ruina la ville : « *On lance un grappin par une fenêtre, et on souque dessus. Tout vient en bas en un instant, et souvent l'éboulement produit suffit pour effondrer les maisons voisines*<sup>39</sup> ».

Outre les matériels d'intervention, les navires de l'État déployés sur les lieux d'un séisme ou d'un incendie disposent de matériels de rechange – planches de bois, feuilles de cuivre, clous –, et d'équipements divers – toiles vernies, tentes, pioches –, nécessaires à la construction d'abris de fortune à laquelle contribuent le charpentier du navire, « *maître rabot* », et ses assistants. Les cales des navires comportent également des réserves alimentaires, jamais inférieures à 40 jours de croisière, mais également des caisses à eau, des machines distillatoires et des médicaments. Dans les premières heures qui suivent un tremblement de terre, ces fournitures, ces matériels et ces vivres rendent de grands services. Immédiatement après le séisme qui ravage Lesbos en mars 1867, le *Prométhée* débarque toutes les tentes en sa possession que le commandant Jaurès fait reprendre trois semaines plus tard, quand les premiers travaux de consolidation et l'érection de baraquements rendent inutiles ces premiers abris<sup>40</sup>. Le débarquement du médecin du *Prométhée*, le docteur Ercolé, permet alors également de procéder aux nécessaires amputations que les médecins levantins, hormis ceux qui ont été formés à l'occidentale, ne pratiquent pas. L'aide matérielle directe et indirecte fournie par la marine de l'État est décuplée par les qualités disciplinaires des équipages, surencadrés, dressés à l'urgence par les exercices incendie et les manœuvres délicates<sup>41</sup>. Présent à Constantinople durant les premiers temps de la seconde crise

<sup>37</sup> Après le débarquement d'une compagnie équipée de pompes, l'intervention française dans le port de Smyrne en 1820 est renforcée par un détachement de la gabarre l'*Émulation*, que suit une compagnie d'une corvette de charge, la *Bonite*, soutenue par des renforts de la *Galathée*. SHD-V-M, BB 3-451 Pierre David, Consul de France à Smyrne, au baron Portal, ministre de la Marine, 3 janvier 1820.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

<sup>39</sup> Joseph Blot, *Campagne de l'Iphigénie croiseur-école d'application des aspirants. Souvenirs d'un officier de marine*, Paris, P. Lethielleux, s. d. (c. 1894), p. 168-169.

<sup>40</sup> Sur un navire, les tentes désignent de fortes toiles, tendues à plat pour protéger les marins des ardeurs du soleil. Il se peut que le mot désigne aussi des tentes individuelles, employées, en cas d'épidémie, pour établir à terre une infirmerie de campagne. SHD-V-M, BB 4-1483, CV Jaurès au CA Simon, commandant la station ou division navale du Levant, 1<sup>er</sup> avril 1867.

<sup>41</sup> SHD-V-M, BB 3-451 Pierre David, Consul de France à Smyrne, au baron Portal, ministre de la Marine, 3 janvier 1820.

de Syrie (1839-1840), le prince de Joinville a laissé un récit détaillé d'un incendie où les vertus de ce *drill* sont bien mises en lumière :

« *Il fallait agir vite* », rapporte le prince, alors confronté à l'incendie d'un quartier de Constantinople. « *J'arrivai au pas de course avec cent cinquante marins. Déjà les premières maisons de la rue de Péra étaient en flammes des deux côtés, mais on m'indiqua, à douze ou quinze maisons en arrière, un endroit où cette rue était resserrée entre une mosquée en pierre et des jardins, et où, en abattant les cinq ou six maisons intermédiaires, on pouvait faire une coupure qui arrêterait le feu. Je n'hésitai pas à ordonner cette démolition*<sup>42</sup> ». Compromise un temps par l'intervention militaire ottomane, l'entreprise, une fois expliquée et admise, reprend de plus belle avec l'appui des soldats turcs et des habitants de Péra, tandis que les gabiers et les matelots d'élite de Joinville, hissés sur les toitures, font merveille.

### Face aux violences de masse

Le succès d'une intervention navale face aux violences de masse dépend de circonstances bien plus complexes que celles qui entourent et suivent un séisme, une épidémie ou un incendie. L'hostilité xénophobe ou partisane des émeutiers, le degré de sincérité fort incertain des pouvoirs locaux, la qualité des informations consulaires, mais également le nombre comme la situation morale des victimes ou des populations menacées sont autant de paramètres à prendre en compte avant toute action. Le commandant de la *Sentinelle*, déployé devant Saïda en juin 1860, se refuse à évacuer les chrétiens réfugiés dans le *khan* [entrepôt] français<sup>43</sup>. Certes très proche des quais, le bâtiment qui abrite 2 000 personnes, essentiellement des femmes et des vieillards affamés, semble au lieutenant de vaisseau (LV) Krantz un asile plus sûr dans l'immédiat que son navire, incapable d'embarquer vite et sans heurts cette foule effrayée par l'hostilité de la population musulmane et druze. Est-il même possible, l'embarquement de fugitifs sur les navires de guerre et les paquebots présents ou ameutés n'est pas sans compromettre l'avenir. Interrogé en mai 1821, le mollah de Smyrne blâme les officiers et les consuls européens pour avoir plusieurs fois embarqué les citoyens chrétiens, encouragés dès lors « *à s'abandonner à leurs terreurs paniques et à déserrer leurs maisons* » et non sans faire « *murmurer les Turcs des classes inférieures* »<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> Prince de Joinville, *op. cit.*, p. 66.

<sup>43</sup> SHD-V-M, BB 4-785, LV Krantz au CV La Roncière Le Noury, 24 juin 1860.

<sup>44</sup> Convaincus, les consuls consentent à ramener au port les fugitifs, sans toutefois leur fermer les portes des bâtiments consulaires. SHD-V-M, BB 3-452, Pierre David, Consul général à Smyrne, au baron Portal, ministre de la Marine, 17 mai 1821.



Techniquement, le débarquement des marins comme la mise en défense d'un consulat ou d'un périmètre réduit ne posent pas des problèmes majeurs. Les raids côtiers comme les frappes navales ont habitué les marins aux descentes dont les procédures sont l'objet d'entraînements quelque peu routiniers parfois, mais assez réguliers<sup>45</sup>. L'ouverture de l'école des fusiliers marins de Lorient sous le Second Empire donne en outre aux forces navales du second XIX<sup>e</sup> siècle une formation militaire de très bonne tenue. La solidarité des marins occidentaux comme l'uniformité des procédures d'évacuation facilitent grandement les interventions d'urgence.

Les moyens d'action à terre dont disposent les forces navales demeurent néanmoins minces. Le rembarquement des compagnies jetées à terre, la manœuvre des pièces pour couvrir les forces débarquées, la simple sécurité du bâtiment enfin limitent le nombre des matelots mobilisables pour une descente. Alignant ordinairement huit vaisseaux à voiles et quelques remorqueurs au milieu du siècle, l'escadre d'évolutions peut débarquer un millier d'hommes. Les moyens de projection de la station du Levant, dont les unités, de second ordre, sont généralement dispersées, sont en revanche, bien inférieurs. La situation s'améliore sous le Second Empire. La présence de fusiliers marins sur les vaisseaux et les frégates ainsi que la mobilisation de matelots brevetés, particulièrement les gabiers, donnent aux chefs de l'escadre d'évolutions l'équivalent de deux régiments. Peu avant l'arrivée de Garibaldi à Naples, que le roi François II vient d'abandonner, les amiraux français et britanniques pensent pouvoir protéger les légations européennes en jetant 2 000 matelots et fusiliers marins à terre<sup>46</sup>. Outre les mousquetons et les pistolets, les compagnies de débarquement peuvent compter sur les feux des obusiers de montagne, qui sont réglementairement embarqués, et les tirs de couverture de l'escadre dont la portée utile n'excède pas les 3 500 mètres<sup>47</sup>.

La transformation des forces navales ne modifie pas sensiblement cette capacité de projection. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les effectifs

---

<sup>45</sup> Le commandant Thomazi en donne dans ses *Souvenirs maritimes* un tableau aussi pittoresque que sincère : « *Les exercices à terre du corps de débarquement étaient assez fréquents. Ils consistaient surtout en manœuvres en rangs serrés, sous le commandement de capitaines de vaisseau commandant du cuirassé-amiral. Les revues que l'amiral Gervais venait passer quelquefois au golfe Jouan, étaient suivies de défilés qui attiraient de nombreux curieux ; ou bien on faisait en tirailleurs l'attaque du sémaphore de Porquerolles, à moins que les torpilleurs-mineurs n'allaient poser des charges de fulmi-coton sous le viaduc de Bandol (...). Par beau temps, dans de ravissants paysages de la côte d'Azur, c'étaient des parties de plaisir.* ». CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », *Neptunia*, n° 54, 2<sup>e</sup> trim., 1959, p. 23.

<sup>46</sup> SHD-V-M, BB 4-784, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 8 septembre 1860.

<sup>47</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859*, 1<sup>er</sup> janvier 1860.

mobilisables par une escadre cuirassée sont d'un millier d'hommes environ, dotés de petites pièces d'artillerie à tir rapide. Les petites unités sont, en revanche, réduites à la portion congrue. Tandis qu'un aviso peut débarquer une trentaine de marins, le double est à la disposition du commandant d'un croiseur. La capacité de projection d'un bâtiment isolé dans une ville nord-africaine ou proche-orientale est donc bien courte, d'autant plus que les rues étroites, les hautes terrasses, les impasses enfin sont autant de pièges. Le massacre des marins anglais dans le port de Candie, le 6 septembre 1898<sup>48</sup>, comme l'affaire de Casablanca en 1907, où les soixante-six hommes du *Galilée*<sup>49</sup> sont enveloppés d'une nuée d'assaillants que les canons du croiseur peinent à cibler, montrent le danger mortel d'une intervention armée insuffisante<sup>50</sup>.

Appréhendant bien ces contraintes, les autorités diplomatiques et navales tentent de les corriger par l'envoi de renforts navals, voire de troupes rassemblées à la hâte dans les ports de Toulon ou d'Alger, et par l'action conjointe des navires de guerre européens présents sur les lieux. La communauté des procédures d'urgence comme le respect scrupuleux des règles protocolaires facilitent ce partenariat. En 1820, les officiers français, anglais et étrangers présents dans le port de Smyrne s'accordent en quelques heures sur les modalités de l'embarquement indistinct de tous les chrétiens et chargent les consuls de rassembler ultérieurement les fugitifs suivant leurs nations. L'action combinée des marins français et britanniques ne pose également aucun problème tant en Sicile en 1848-1849 que dans les eaux crétoises un demi-siècle plus tard.

À peine suffisants pour « tenir » une poignée de consulats voire un quartier européen<sup>51</sup>, ces moyens navals nationaux et internationaux

<sup>48</sup> Provoquée, le 6 septembre 1898, par un banal incident au bureau de la dîme, une première bousculade rallie une foule de musulmans crétois et de réfugiés musulmans. Très vite l'échauffourée débouche sur une chasse à l'homme dont les Européens et les Chrétiens insulaires sont les cibles, tandis que la garnison ottomane, forte de 4 000 hommes, laisse faire. Les forces navales et militaires britanniques qui comptent treize tués et trois fois plus de blessés, abandonnent la ville aux assassins qui tuent dans la journée 108 crétois chrétiens et quelques européens dont le vice-consul britannique et sa famille.

<sup>49</sup> Croiseur de 3<sup>e</sup> classe déplaçant 2 317 tx, le *Galilée* est armé de quatre canons de 138 mm, de deux canons de 100 mm, et de dix pièces d'artillerie légère. Commandé par 11 officiers, l'équipage aligne 269 hommes.

<sup>50</sup> André Adam, « Sur l'action du *Galilée* à Casablanca en août 1907 », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 1969, vol. 6, n° 1, p. 9-21 ; Andrew Hussey, *Insurrections en France. Du Maghreb colonial aux émeutes des banlieues. Histoire d'une longue guerre*, Toucan, 2015. À notre connaissance, il s'agit du dernier article sur cette affaire que le Britannique Andrew Hussey présente comme une machination colonialiste parisienne.

<sup>51</sup> SHD-V-M, BB 4-784, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 8 septembre 1860.

s'avèrent néanmoins dérisoires quand la crise humanitaire dépasse le territoire portuaire. Alors que les insurgés crétois alignent en février-mars 1897 près de 20 000 combattants et peuvent mobiliser encore 40 000 fusils, les amiraux des grandes puissances ayant sanctionné l'occupation de l'île disposent initialement de 550 marins pour tenir La Canée, auxquels s'ajoutent les compagnies embarquées de *Royal Marines* et des unités des fusiliers marins français. Non seulement les amiraux ne peuvent sécuriser les autres grands ports crétois (Rethymno, Candie, Sitia), mais ils craignent de gêner la manœuvre de leurs bâtiments en jetant trop de matelots à terre. Alors que la sécurité des musulmans insulaires est particulièrement exposée dans l'arrière-pays, toute action en profondeur s'avère donc, sinon impossible, pour le moins très difficile. Les amiraux européens n'osent ainsi, le 25 février, débloquer le bourg de Kandalos à trois heures de marche du port de Sélino pour s'y résoudre, le 4 mars, après avoir réuni 570 marins. Un mois plus tard, l'arrière-pays demeure encore aux mains des insurgés. Le commandant Destelle, de l'infanterie de marine, dispose à son arrivée à Sitia, le 13 avril 1897, de 450 marsouins, épaulés par 250 réguliers turcs et 167 marins, soit une force capable de tenir les insurgés à distance de ce port oriental, mais sans pouvoir faire guère plus que de protéger les réfugiés musulmans<sup>52</sup>. L'action en profondeur suppose alors la mobilisation de complicités locales, généralement ecclésiastiques, l'assistance des consuls et le bon sens des chefs insurgés, conscients que la voie de l'émancipation passe par la bienveillance des Puissances et donc par des contreparties politiques et une certaine retenue.

### Une action en second échelon

Généralement conscients de ces limites, les marins n'interviennent qu'en toute dernière extrémité dans un port menacé par des violences de masse et s'en tiennent à une politique de surveillance des points les plus exposés. Cette tâche est confiée à des matelots d'élite rassemblés sur des embarcations armées, maintenues à quelques encablures des quais. Le contact entre les forces navales et les agences consulaires est maintenu par des estafettes, généralement désarmées et, dans les moments les plus incertains, par des signaux. Si la nécessité l'exige, la compagnie embarquée, bien dotée en munitions, débarque sous la protection des pièces navales et des canons armant les chaloupes, et rallie au pas de gymnastique les consulats européens et les missions pour s'y retrancher. Cette veille étroite, mais discrète, passe également par une juste appréciation des forces militaires locales dont

---

<sup>52</sup> Archives des Troupes de Marine, Fréjus, « Fonds Destelle », 19 H 28, *Le Petit Var*, 23 avril 1897.

l'attitude détermine ou non le recours aux menaces voire à l'action armée.

S'il n'est pas exempt de préjugés, le jugement que les marins portent sur la tenue de ces troupes tient surtout compte de la situation politique et de la qualité des autorités militaires et civiles. Confrontés en 1848 comme en 1860 à la décomposition du Royaume des Deux-Siciles, les marins occidentaux ne font nullement confiance aux troupes napolitaines, en partie mercenaires, que leur impopularité peut mener à des violences indistinctes. Parfois explicite, la menace d'une interposition directe s'avère alors nécessaire pour éviter le bombardement indistinct d'une ville ou stopper les combats. L'appréciation des forces armées des états musulmans est, en revanche, loin d'être toute négative. Au commencement de la guerre d'Indépendance hellénique, l'armée ottomane, affolée par l'ampleur de la révolte et soumise à de nombreux traquenards, s'avère fort peu sûre. À plusieurs reprises, les soldats, organisés ou non, se livrent ou entendent se livrer à Smyrne comme à Larnaca au massacre indistinct des chrétiens et des Européens<sup>53</sup>. Dans ces conditions très incertaines, le déploiement naval français se fait alors menaçant pour ramener les mutins à leur devoir et pour encourager les autorités à tenir bon.

Dès le milieu du siècle, les armées régulières ottomanes inspirent, en revanche, une grande confiance aux marins appelés à intervenir lors des émeutes confessionnelles. Habitues aux missions de police et de gendarmerie, dotées d'armes à feu moderne, les unités de ligne turques de l'âge des Réformes (1840-1880 environ) sont commandées par des vétérans de la guerre de Crimée dont beaucoup parlent le français ou le comprennent. Guère savants, mais aguerris, les plus respectés de ces officiers sont capables de demander l'impossible à leurs hommes et le montrent à plusieurs reprises en Crète en 1867-1868. Une fois certains que les chefs militaires sont dignes de confiance et comprennent les enjeux humanitaires et politiques d'une solide protection, les officiers français s'en tiennent à une surveillance discrète tout en multipliant les entretiens où la dignité nationale et personnelle de leurs interlocuteurs n'est pas froissée. Soutenues par le quai d'Orsay qui appréhende toujours le coup de tête d'un officier, ces conversations s'avèrent généralement fructueuses. Durant les émeutes anti-chrétiennes qui ravagent La Canée en Crète en février 1897, les soldats turcs sont littéralement fusillés par les insurgés chrétiens comme par leurs coreligionnaires crétois, mais couvrent sans broncher l'exode des orthodoxes tout en défendant la mission catholique de la ville. La même prudence conciliatrice fait ultérieurement merveille dans l'arrière-pays crétois alors aux mains de l'insurrection chrétienne où

---

<sup>53</sup> SHD-V-M, BB 3-453, Consul de France, Larnaca, au ministre de la Marine, 24 juin 1822.

plusieurs milliers de musulmans, menacés d'extermination, sont évacués au terme de longues négociations.

Si les sympathies confessionnelles et les poussées xénophobes sont attestées tant en Syrie en 1860 que dans le port de Candie en septembre 1898, ces défaillances sont rares et ne troublent pas la confiance globale que les marins du second Empire et de la Troisième République portent aux soldats ottomans des Réformes et de l'ère hamidienne. Fort rare, la voie belliqueuse confirme la supériorité des opérations concertées et des négociations sur toute mesure de force. Détaché au début du mois d'août 1907 devant le port de Casablanca où les Européens sont bloqués dans les agences consulaires, le commandant du *Galilée*, le capitaine de frégate Ollivier, noue un premier contact avec le lieutenant du Sultan et obtient de ce dernier la permission de faire passer quelques matelot dans l'agence consulaire française avec des armes cachées dans des caisses. Sans doute poussé à l'action par ses subordonnés, le CF Ollivier abandonne cette voie modérée alors que les renforts sont à quelques heures de Casablanca et ordonne le débarquement de soixante-six hommes, immédiatement pris à partie par les habitants jusque-là indifférents aux discrètes mesures de sécurisation du consulat de France<sup>54</sup>.

## LES MARINS FACE AUX CALAMITÉS

Face aux calamités naturelles comme aux violences de masse qui frappent les territoires méditerranéens, les marins français comme leurs homologues européens ne sont pas seulement des praticiens de l'action humanitaire, mais des témoins partagés entre la fascination et la compassion, ces deux émotions connaissant selon les lieux et les temps de fortes nuances.

### Catastrophes naturelles

La compassion et la curiosité savante forment le gros des sentiments exprimés dans les calamités naturelles. « *En logeant la côte* » de Mytilène, écrit le capitaine de vaisseau Jaurès le 16 mars 1867, « *nous sommes frappés de l'étendue du désastre : les nombreux et beaux villages étagés sur les collines qui regardent le détroit ne présentent plus que des ruines ; au bord de la mer, pas une habitation n'est restée debout* ». Renseigné par les douaniers turcs et les habitants, le commandant du *Prométhée* poursuit en ces termes désolés : « *Je n'estime pas à moins de dix à douze mille le nombre des habitations détruites et la plus grande partie de celles qui restent debout sont tellement cre-*

<sup>54</sup> André Adam, art. cité, p. 13-21.

vassées et ébranlées qu'il faudra les reconstruire entièrement. Depuis neuf jours, les malheureux habitants de Mételin campent en plein air, sans abri et presque sans pain et il m'est impossible de peindre les scènes de deuil et de désolation dont nous avons été les témoins »<sup>55</sup>. Les mêmes impressions désolées enveloppent le récit d'un des marins déployés à Zante en 1893. « C'est navrant de repousser ces pauvres gens qui viennent vous supplier à genoux d'épargner leur logis », écrit l'aspirant chargé de coordonner la destruction des maisons ébranlées par un séisme<sup>56</sup>.

La curiosité domine toutefois les témoignages. Dotés d'un solide bagage scientifique, souvent mêlés à des missions hydrographiques ou savantes, les officiers de marine partagent l'intérêt savant de leur âge pour les séismes, les tsunamis et les volcans<sup>57</sup>. Par leur profession itinérante, les marins du commerce et de l'État sont non seulement bien souvent les premiers à observer l'activité volcanique et sismique, mais sont également amenés à côtoyer des savants détachés par l'Académie des Sciences ou le ministère de l'Instruction Publique pour suivre au plus près ces phénomènes. Venu de Santorin pour étudier les conséquences du tremblement de terre de Lesbos en 1867, le meilleur spécialiste français, Ferdinand André Fouqué (1828-1904), est accueilli sur le *Prométhée*, alors en mission humanitaire, avant de parcourir l'île. Ayant une solide expérience de l'hydrographie, le commandant Jaurès suit attentivement ses travaux. Si le géologue ne rapporte « aucun phénomène intéressant à signaler », le commandant du *Prométhée*, intrigué et dubitatif, « fait sonder avec soin dans les baies de Kalonie et de Port-Olivier », ce qui confirme le rapport du savant français : « Partout la sonde a rapporté exactement le fond indiqué sur la carte »<sup>58</sup>.

### Violences politiques

Face aux violences politiques et confessionnelles, la compassion et la sympathie des marins ne sont ni universelles ni homogènes. Pour une part, ces divergences font écho aux aléas sociaux et politiques nationaux. En 1849, les libéraux modérés siciliens suscitent l'estime des commandants déployés dans les eaux sud-italiennes qui, en revanche, se montrent féroces à l'encontre des démocrates insulaires dont le maximalisme leur rappelle l'activisme de la gauche française. Ordinairement, toutefois, les marins jugent les affaires locales en officiers pour qui, l'ordre, la discipline, le patriotisme sont les vertus cardinales de

<sup>55</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, CV Jaurès au CA Simon, 16 mars 1867.

<sup>56</sup> Joseph Blot, *op. cit.*, p. 169.

<sup>57</sup> *Ibidem*, p. 173.

<sup>58</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, CV Jaurès au CA Simon, 1<sup>er</sup> avril 1867.

tout régime. Les stationnaires déployés dans l'Adriatique flétrissent l'entourage du Vénitien Manin, mais le patriotisme et l'énergie de ce dernier sont loués sans réserve<sup>59</sup>. Les mêmes échelles de l'éthique militaire et navale – le sens du service et de la discipline, le dévouement aux subordonnés, la propreté des lieux commandés – jouent également dans les sympathies et les antipathies au Levant. Leur attitude résolue durant les crises comme leur sens du service valent ainsi aux ordres catholiques, dominés par les Français après 1860, une constante admiration, renforcée par les milles services rendues par les Sœurs de la Charité et les ordres charitables féminins aux marins blessés comme aux médecins de marine.

Les affinités culturelles comme les identités confessionnelles ne sont pas strictement déterminantes dans ces affections et ces préjugés. Au commencement de la révolte grecque, les sentiments philhellènes, incontestables au sein du commandement et des officiers de santé, sont confortés par le spectacle de massacres de masse tel le sac de Chios. Confrontés à une active piraterie hellénique et témoins du massacre en règle des musulmans du Péloponnèse, bien des officiers gardent toutefois la guerre d'Indépendance Hellénique un souvenir très mitigé, voire une franche hellénophobie qu'avive l'anarchie du royaume, à la fin du règne du roi Othon. Avant les massacres de 1860, les communautés européennes expatriées, les agents consulaires comme les officiers de marine méprisent cordialement les populations maronites, jugées braillardes et chicaneuses. Les circonstances toutefois pèsent sur les stéréotypes et réveillent les sympathies. L'ampleur des massacres anti-chrétiens, dont les marins furent les témoins navrés, une expérience plus grande de la société libanaise, les résultats du travail missionnaire enfin modèrent les critiques navales, sans inverser toutefois les représentations convenues du Levantin, besogneux mais individualiste et par trop pacifique<sup>60</sup>. S'ils tiennent, avant 1895, les violences intercommunautaires en Crète pour une gigantesque et navrante vendetta, les marins abandonnent ce masque d'indifférence quand les atrocités passent toute mesure en 1897.

Les considérations politiques, les ethnotypes comme les rivalités géopolitiques enveloppent enfin ces sympathies et ces préjugés parfois si étroitement que débrouiller les sentiments s'avère difficile. La sympathie que l'amiral Le Barbier de Tinan ressent pour les défenseurs napolitains de Gaète, bombardée par les Piémontais à la fin de 1860, tient pour une part au respect que lui inspire la cause des Bourbon de Naples, mais aussi pour une large part au mépris que lui inspirent depuis des mois les manœuvres souterraines des Sardes pour miner

<sup>59</sup> P. Louvier, « La Marine française dans les opérations de sortie de crise (...) », art. cit., p. 177-186.

<sup>60</sup> SHD-V-M, BB 4- 796, CV de la Grandière au VA Le Barbier de Tinan, 30 juin 1861.

l'autorité du roi François II<sup>61</sup>. En août 1907, le débarquement calamiteux des matelots du *Galilée* dans le port de Casablanca est sans doute précipité par le désir de prendre de court les Espagnols, cordialement méprisés et suspectés de faire le jeu des Allemands.

\*  
\* \*

L'action humanitaire navale, exposée ici à l'échelle de la Méditerranée et de ses parages immédiats, mérite une histoire globale et comparatiste qui donnerait à des branches marginalisées de l'histoire maritime, telles le sauvetage en mer et l'action médicale, une place moins périphérique. Il serait heureux qu'une illustration de ces interventions et de leurs embarras tiennent une place centrale dans les musées navals, tout particulièrement le musée de la Marine, afin de replacer dans le temps long l'action humanitaire actuelle<sup>62</sup>.

<sup>61</sup> P. Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) », *Revue d'Histoire Maritime*, 2010, n° 12, p. 219-249.

<sup>62</sup> Les sites provinciaux et parisiens du Musée de la Marine disposent de pièces très variées sur les missions humanitaires dont certaines ont servi à illustrer l'évacuation du Moussa Dagh en 1915. Ce que nous préconisons serait une salle dédiée aux tâches civilo-diplomatiques sur le modèle de l'exposition de Portsmouth logée dans la *Upper Gallery* du bâtiment honorant le souvenir du *Victory*, et qui est consacrée à l'histoire des *Anti-Slave Patrols* de la *Royal Navy* et de leurs suites actuelles. Royal Naval Museum, *Chasing Freedom. The Royal Navy and the Suppression of the Transatlantic Slave Trade, Further Information Trail*, s. d. [2010] ; Jean-Baptiste Bruneau, Patrick Louvier et Thomas Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial au musée national de la Marine : un archipel évanoui ? », *Les Présents des passés douloureux. Musées d'histoire et configuration mémorielles. Essais de muséohistoire*, Michel Houdiard Éditeur, 2012, p. 161-196.