



**HAL**  
open science

## La Marine et la Méditerranée au XIXe siècle

Patrick Louvier

► **To cite this version:**

Patrick Louvier. La Marine et la Méditerranée au XIXe siècle : Une histoire navale et méditerranéenne de la France de la fin de la Restauration aux guerres balkaniques (1827 env.-1913 env.). Histoire. AIX MARSEILLE UNIVERSITE, 2022. tel-04067403

**HAL Id: tel-04067403**

**<https://hal.science/tel-04067403>**

Submitted on 13 Apr 2023

**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 - ShareAlike 4.0 International License

**AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ**  
ECOLE DOCTORALE : ESPACES, CULTURES, SOCIÉTÉS (355)

**HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES**  
**SOUTENUE PAR PATRICK LOUVIER, LE 12 MARS 2022**

**MÉMOIRE INÉDIT**

**La Marine et la Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle**  
**Une histoire navale et méditerranéenne de la France**  
**de la fin de la Restauration aux guerres balkaniques**  
**(1827 env.-1913 env.)**

**TOME 1**

**PREMIÈRE PARTIE**

**LES MARINS FRANÇAIS EN MÉDITERRANÉE - LA MÉDITERRANÉE DES MARINS.**

**EXPÉRIENCES, IMAGINAIRES, IGNORANCES ET SAVOIRS NAVALS SUR UNE MER PROCHE**

Patrick LOUVIER,  
Maître de conférences, histoire  
Université Paul-Valéry,  
Montpellier III - CRISES (EA 4424)

**Jury**

Olivier RAVEUX, Directeur de Recherches-HDR-CNRS-MMSH-TELEMMé, Président du jury

Gilbert BUTI, Professeur des universités émérite, Aix-Marseille Université, garant de M. Louvier

Anne CAROL, Professeure des universités, Aix-Marseille Université

Caroline LE MAO, Maître de conférences-HDR, Université Bordeaux Montaigne,

Olivier FORCADE, Professeur des universités, Paris-IV-Sorbonne,

Jean-François KLEIN, Professeur des universités, Université de Bretagne-Sud, Lorient

Luca LO BASSO, professeur à l'Université de Gênes







**AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ**  
ECOLE DOCTORALE : ESPACES, CULTURES, SOCIÉTÉS (355)

**HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES**

**SOUTENUE PAR PATRICK LOUVIER, LE 12 MARS 2022**

**MÉMOIRE INÉDIT**

**La Marine et la Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle**  
**Une histoire navale et méditerranéenne de la France**  
**de la fin de la Restauration aux guerres balkaniques**  
**(1827 env.-1913 env.)**

**TOME 1**

**PREMIÈRE PARTIE**

**LES MARINS FRANÇAIS EN MÉDITERRANÉE - LA MÉDITERRANÉE DES MARINS.**

**EXPÉRIENCES, IMAGINAIRES, IGNORANCES ET SAVOIRS NAVALS SUR UNE MER PROCHE**

Patrick LOUVIER,  
Maître de conférences, histoire  
Université Paul-Valéry,  
Montpellier III - CRISES (EA 4424)

**Jury**

Olivier RAVEUX, Directeur de Recherches-HDR-CNRS-MMSH-TELEMMé, Président du jury

Gilbert BUTI, Professeur des universités émérite, Aix-Marseille Université, garant de M. Louvier

Anne CAROL, Professeure des universités, Aix-Marseille Université

Caroline LE MAO, Maître de conférences-HDR, Université Bordeaux Montaigne,

Olivier FORCADE, Professeur des universités, Paris-IV-Sorbonne,

Jean-François KLEIN, Professeur des universités, Université de Bretagne-Sud, Lorient

Luca LO BASSO, professeur à l'Université de Gênes



## Remerciements

L'achèvement de ce travail de sept années, heureusement mêlé aux tâches enseignantes comme aux nécessités et joies du quotidien familial, me permet de rendre à des collègues, à des amis, à des proches enfin, une partie de ce que je leur dois<sup>1</sup>.

Aux maîtres iront les premiers remerciements. Le professeur Georges-Henri Soutou, mon second directeur de thèse, m'a permis de me lancer dans un travail d'approfondissement des thèmes doctoraux qui lui semblaient les plus prometteurs. Son soutien a été décisif dans les premières années d'une recherche post-doctorale. Il fut le premier à m'avoir encouragé sur la piste de cette HDR où, les affaires diplomatiques et politiques n'ont pas été, je le crois, sacrifiées à une approche plus quotidienne et matérielle qu'il avait regretté ne pas voir dans le travail de thèse soutenu en 2000. Le professeur Gilbert Buti, le garant de ce travail qu'il a vu émerger et toujours encouragé, a joué un rôle déterminant dans les premiers comme dans les derniers temps d'une recherche parfois sillonnant des territoires qu'il connaît si bien. Les membres du jury qui ont bien voulu m'aider de leur savoir méritent toute ma reconnaissance. L'appareil de notes qui accompagne ce travail dit assez ma dette intellectuelle envers eux et ma reconnaissance pour les conseils donnés et parfois suivis.

Le travail ici présenté n'est évidemment pas né tout casqué, mais il est, comme toute entreprise intellectuelle, le fruit du temps et du travail qu'une personne a mobilisés pour collecter, traiter et interpréter des centaines de cartons d'archives, de livres et d'articles. S'il s'agit bien d'un travail personnel dans ce qu'il a de fort comme dans ses erreurs, l'entreprise n'est pas solitaire, du moins pas toujours.

Plusieurs chapitres, bien avancés, ont été soumis, ces trois dernières années, à l'examen de collègues dont je savais qu'ils liraient ces pages et les jugeraient en posant les bonnes questions. Dominique Biloghi, notre ancien collègue moderniste de l'Université-Paul-Valéry, Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset, que j'ai connus au SHD, il y a quelques longues années de cela, Olivier Raveux, que j'ai eu la chance de rencontrer aux réunions du GIS puis à la MSH d'Aix, ont ainsi donné de leur temps pour m'aider à revoir ce qu'il y avait de probable, de vraisemblable et de douteux. Bruno Sary, mon ancien camarade géographe de préparation d'agrégation, a bien voulu relire les passages sur la perception des territoires maritimes et m'aider à réaliser des cartes. Un autre géographe, le Montpelliérain Clément Barniaudy, dont le travail doctoral sur l'impact géographique et urbanistique du vent m'a marqué, a bien voulu également mettre son savoir des affaires nautiques à mon service. Apportant généreusement ses savoirs historico-médicaux dès les premiers temps de sa recherche sur la marine et le choléra, Benoît Pouget a joué un grand rôle dans l'exploitation et la formulation des enjeux sanitaires. Nos collaborations passées ont permis de stimulants échanges. En relisant les correspondances de ces collègues, je sais ne pas avoir tout repris de leurs suggestions, mais assez pour que leur effort ne fût pas vain. Sans intervenir

---

<sup>1</sup> Cette version a intégré certaines indications bibliographiques signalées lors de la soutenance et des *errata* communiqués au jury avant la soutenance.

directement dans les tâches de relecture que je n'ai pas voulu lui infliger après la thèse et sa publication, dont il avait assumé la direction, mon plus ancien camarade de khâgne, Patrick Boureille, n'a pas rechigné à m'aider quand la recherche d'un carton au SHD de Vincennes prenait l'allure d'une nouvelle Illiade. Ce soutien a été répété ces années passées, alors que les conditions de consultation archivistique n'allaient pas en s'améliorant. Une amie très chère, Madame Géraldine Graff, a porté sur les affaires de vapeur et de métal son savoir d'ingénieur spécialisé dans la résistance des métaux. Le Dr. Borgomano, dont le travail m'a été des plus utiles pour la connaissance du monde médical naval, a eu la bienveillance de préciser certains points administratifs. Enfin, les encouragements des amis, bien certains du bon achèvement de ce travail et ne doutant pas de son intérêt, ont été précieux. Comment tous les citer ? Hors de notre université, la Canadienne (*true to the bone*) Anita Burdett, qui vit mes premiers pas archivistiques à Kew, il y a trois décennies de cela, reste toujours persuadée que je ferai un bon historien. Elle m'a appris assez de choses sur le métier d'archiviste professionnel et sur bien des mondes lointains pour la remercier ici. Au sein de notre département, Hélène Ménard et Philippe Monbrun, Eric Perrin-Saminadayar et Christophe Chandezon, tous les quatre membres de la section d'Histoire ancienne, les médiévistes Alessia Trivellone et Thomas Granier, forment une phalange amicale, que rejoignent, sans qu'ils s'en doutent, deux modernistes, le maritimiste Thierry Allain et le ruraliste Marc Conesa. Directs ou non, leur soutien et leurs encouragements ont été et sont une des joies de ma vie universitaire. Les développements sur les naufrages, la gestion funéraire des corps, la récupération des débris doivent beaucoup aux recherches doctorales de Léa Tavenne dont j'ai eu la chance de suivre les premiers pas d'étudiante et de chercheuse. M'associant *ab ovo*, au lancement puis à la poursuite de son travail doctoral sur la santé dans l'aire pacifique coloniale, Marie Brualla-Challet a éveillé mon intérêt pour cette ethnologie de terrain (aussi biaisée qu'instruite) que pratiquent les médecins de marine et coloniaux. Une journée d'études aussi compliquée à mener que joyeuse à conduire devait faire beaucoup pour consolider ces échanges. Trois contemporanistes, Christian Amalvi, Pierre-Yves Kirschleger et Michel Fourcade, m'ont accordé leur estime, qui m'est très précieuse, et ne m'ont pas refusé leurs conseils ni leurs encouragements, sans parler de gros coups de main administratifs. Dans une vie universitaire, le soutien parfois, et heureusement l'amitié ne tiennent pas compte des champs disciplinaires ni de l'âge ni des fonctions. Longtemps secrétaire du département d'Histoire, Emmanuelle Martin, ma complice du Front de Libération des Enseignants en (du ?) Meef, les géographes Lucile Médina et Camille Renaudin, qui supportent de bon cœur mon omni-incompétence administrative, ont fait ce qu'elles pouvaient pour me laisser avancer ce travail qu'elles ont souhaité voir arriver à terme avant nos retraites respectives. J'ai trouvé au SHD de Toulon comme à la vieille bibliothèque de la faculté de médecine de Montpellier, des interlocutrices très sympathiques et cherchant à me faciliter les choses. Ces magnifiques locaux, que sont l'ancienne corderie et l'auguste bibliothèque de médecine à l'ombre de la cathédrale Saint-Pierre, m'ont accueilli de très nombreuses heures, souvent laborieuses, parfois ensommeillées, pour ne pas dire plus, mais toujours heureuses. Madame Solange Brisson m'a apporté une aide précieuse enfin dans les derniers temps d'un travail d'indexation que l'on qualifiera de « nécessaire et fastidieux ».

Avec tous ses mérites, la bienveillance, savante ou non, ne porte pas de ceinture dorée ni de bourse sonnante et trébuchante. C'est ici tout le mérite du laboratoire CRISES que de confier l'aide logistique et financière de ses chercheurs à une équipe très efficace, avec laquelle un « puis-je peut-être demander ? » se convertit vite en « oui, bien sûr ». Que le professeur Jean-François Thomas, qui ordonne les finances de CRISES avec sagesse depuis des années, Marie Blaise, la vigilante directrice du laboratoire, Céline Sacchi-Piétri, sa principale gestionnaire et l'anthropologue Jérôme Thomas soient ici remerciés pour leurs conseils et leur aide.

À mes proches, que dire enfin ? Les remercierai-je d'une phrase banale ou embarrassée où j'endosserai l'habit d'un mari(n) pénitent enfin revenu à la maison après avoir mis sept ans à trouver des allumettes ? Si le temps pris pour cette étude a été volé à mes proches, comment une phrase pourrait-elle réparer cette faute ? Il faut ici abandonner les paroles creuses ou savoir si, oui ou non, j'ai été avare de mon temps pour les miens comme pour ceux dont j'ai la charge. Leur laissant juger cela, je sais que ma mère et ma tante bien aimées, mon épouse et ma compagne de randonnée Ulrike, Nadia et Tobias, nos enfants, m'ont fait confiance et m'ont encouragé à poursuivre.

Ce travail est dédié à la mémoire de mon père, Maurice Louvier, et de mon beau-père, Ernst Walther, qui, sans avoir eu l'occasion de se connaître, furent, l'un et l'autre, ce qu'ils nous avaient promis d'être.



# Précisions et conventions

## 1. Précisions lexicales et topographiques

Pour faciliter la lecture de cette étude, nous avons employé, autant que cela nous semblait judicieux, des abréviations. Nous avons bien sûr employé les abréviations canoniques (par ex. *op. cit.*, art. cité, *id.*), mais nous avons signalé certaines institutions soit par une formule minimaliste soit par des acronymes. Nous ne parlerons pas ainsi du ministère de la Marine et des Colonies, mais du ministère de la Marine, alors que la séparation administrative, tant de fois tentée puis repoussée entre 1881 et 1894, n'est complète qu'en 1900. Suivant l'usage du temps, la Guerre, la Royale, le Quai, les Tuileries (sous le second Empire), l'Élysée (sous la III<sup>e</sup> République) désignent les administrations comme les centres de décision parisiens. Sans vouloir abuser de ce procédé, les institutions comme les grades de la Marine ont été signalés par des abréviations assez connues. Ainsi « ESM », pour l'École Supérieure de la Marine, « VA » pour vice amiral, « CA » pour contre-amiral, « SHD » pour le service historique de la Défense. Pour éviter toute erreur, la liste des abréviations employées a été rappelée ci-dessous.

Quand plusieurs références bibliographiques sont données dans l'appareil de notes, on les a rangées selon un ordre chronologique, afin de reconstituer la chaîne historiographique. En revanche, quand deux fois ou plus le nom du même historien est cité dans une note de bas de page, on a respecté l'ordre chronologique de ses parutions.

Ce travail citant de nombreuses localités et de nombreux pays étrangers, la transcription de leur nom a posé quelques difficultés, d'autant plus que l'émergence d'États nouveaux et la fin de l'impérialisme colonial européen ont permis de grands changements ou des restaurations toponymiques. Fallait-il parler d'Izmir ou de Smyrne ? De Sûr ou de Tyr ? De Saïda-Sayda ou de Sidon ? D'Annaba ou de Bône ? Plusieurs raisons avouables, et que nous pensons raisonnables, dictent un choix assez conservateur. En premier lieu, la fréquentation très ancienne des ports méditerranéens par les marins français du commerce et de l'État a produit dès l'âge médiéval une tradition d'appropriation géographique et cartographique. Au fil des siècles, les noms de nombreux ports italiens, égéens, balkaniques et proche-orientaux ont été francisés ou adoptés sous leur forme italienne : Ainsi Nègrepont (l'Eubée), L'Argentière (Kimolos), Milo (Milos), etc. Conservé par les pilotes et les cartes plus ou moins anciennes, ce patrimoine est entretenu au XIX<sup>e</sup> siècle. Il me semble donc que les éliminer en leur substituant leurs noms contemporains n'est pas une mesure anodine et relève même de la faute pour les citations. Pourquoi se priver de ce patrimoine au profit d'une transcription quelque peu anachronique et qui, appliquée indistinctement, sentirait le fagot du militant ou le fardeau du repentant que je ne suis pas ? Les durables contacts établis avec les mondes allemand, anglais, espagnol, italien ont apporté au patrimoine topographique national un trésor de noms propres francisés qu'il est inimaginable de renvoyer aux oubliettes. Heureux époux d'une Mayençaise, je n'en demeure pas moins persuadé, mais sans trop insister là-dessus avec elle, que Mayence vaut bien *Mainz* ; Trèves *Trier* et Cologne *Köln*. Si l'utilité d'une transcription générale est douteuse, quelques nuances ont été apportées au conservatisme, le bon sens commandant de faciliter une lecture déjà assez pénible à entreprendre et plus encore à poursuivre.

Nous avons conservé la graphie française des ports et des villes de première importance en Méditerranée comme dans les mers proches. Ainsi nous parlons de Constantinople, de Smyrne, d'Alexandrie et de Salonique. Sans être un nostalgique de l'Algérie de (Grand-) Papa, nous avons

repris les noms des principaux ports algériens — Alger, Bône, Dellys, Oran — de l'époque coloniale, mais en rappelant entre parenthèses leurs noms actuels. Pour les ports maghrébins mineurs (Cherchell, Ténés), les différences toponymiques sont heureusement négligeables entre le XIX<sup>e</sup> siècle et nos jours. Nous pouvons donc ici signaler leurs noms contemporains. Pour les îles, les villes et les ports dont les noms employés au XIX<sup>e</sup> siècle peuvent étonner le lecteur contemporain, ainsi L'Argentièrre et Sidon, les graphies contemporaines l'ont emporté. Leurs noms en usage au XIX<sup>e</sup> siècle sont toutefois rappelés entre parenthèses pour faciliter leur repérage sur des cartes anciennes. En revanche, dans les citations, l'inverse a prévalu : on a gardé la toponymie ancienne, mais en rappelant les noms modernes soit en note soit entre parenthèses dans la citation même. Il s'agit ici de conserver l'esprit et la lettre de la source.

En parlant des intérêts et des moyens navals de l'empire des Habsbourg, nous employons, pour la période postérieure la réforme de 1867, les mots Autriche/autrichien(-ne) avec le même sens qu'Autriche-Hongrie/austro-hongrois pour désigner la politique étrangère, militaire et navale définie à Vienne. Quand les tensions nationales ou les embarras du système bicéphale se font sentir, on veillera à rendre aux mots « Hongrie », « Autriche-Hongrie », « Cisleithanie » et « Transleithanie » leur sens le plus littéral. Les mots Angleterre, Grande-Bretagne et Royaume-Uni sont également employés comme synonymes quand il s'agit de désigner la même puissance, le même peuple, les mêmes réalités insulaires. La même synonymie élargie sera appliquée pour « anglais » et « britannique ». Selon l'usage commun de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, « Anglo-Saxon », soit comme adjectif soit comme substantif, désignera les États-Unis et le Royaume-Uni, leurs communes populations, leurs forces et leurs économies. Empire ottoman et empire turc sont synonymes sous notre plume, quand il s'agit de parler de cet État comme membre du concert des Nations. Les identités nationales voire ethno-confessionnelles ont été, en revanche, signalées, quand cette précision allait dans le sens d'une nuance utile. La même précision a été recherchée pour les hommes d'État, les militaires ou les savants européens quand cela semblait opportun.

Suivant les usages en la matière, nous avons indiqué en chiffres arabes le calibre des pièces (par ex. canon de 36 livres) comme la puissance de feu d'un navire (par ex. une frégate de 64). Le comptage des personnels, des matériels, des armes a suivi la même règle à laquelle nous avons dérogé pour les premiers chiffres (de un à seize) et tous ceux que l'on peut écrire en toutes lettres sans gêner la lecture. Ainsi on écrira : « deux forts équipés de 112 canons », mais « une force de cent soldats », « 1024 rations » et « mille cartouches ». Pour éviter l'association inélégante des systèmes de comptage, on a toutefois harmonisé les modes quand nécessaire.

## 2. Abréviations employées dans le texte et l'appareil de notes

### Archives

AD : Archives Diplomatiques  
 ANOM : Archives Nationales de l'Outre-Mer  
 CPC : Correspondance Politique et Commerciale  
 NA-Kew : *National Archives*-Kew (Royaume-Uni, site de Kew)  
 NS : Nouvelle série  
 SHD : Service Historique de la Défense  
 SHD-V-M/T : Service Historique de la Défense-Vincennes-Marine/Terre  
 SHD-T-M: Service Historique de la Défense-Toulon-Marine

### Institutions savantes, revues, maisons d'éditions

ASNOM : Association santé navale et d'Outre mer  
 PULM : Presses Universitaires de la Méditerranée  
 PUR : Presses Universitaires de Rennes  
 RUSI : *Royal United Services Institution*

### Sources imprimées

**BERGER-REY** : Charles Berger et Henri Rey, *Répertoire bibliographique des travaux des médecins et des pharmaciens de la marine française 1698-1873, suivi d'une table méthodique des matières*, Paris, J. B. Baillièrre et fils, 1874.  
**BONNEFOUX-PÂRIS** : Bonnefoux et Pâris, *Dictionnaire de la Marine à voile*, Paris, Éditions de la Fontaine au Roi-EFR, 1994. *Reprint* de la seconde édition de 1856.  
**COQUEREL** : Charles Coquerel, *Lettres d'un marin à sa famille*, Paris, Germer-Baillièrre, 1870.  
**DAVELUY, I-II** : Amiral Daveluy, *Réminiscences : mémoires*, 2 vol., Paris, Economica, 1995. Réédition du livre paru en 1939.  
**LA RONCIÈRE I-II** : *Joseph L'Hôpital et Louis de Saint-Blancard, Correspondance intime de l'Amiral de La Roncière Le Noury*, 2 t., Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1928.  
**WILLAUMEZ** : Amiral Willaumez, *Dictionnaire de marine*, Le Chasse-Marée, 2003. Réédition du livre paru entre 1820 et 1831.

### Ouvrages régulièrement cités

**BATTESTI I-II**: Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, 2 t., Vincennes, Université de Savoie-Service historique de la marine, 1997.  
**BOUDRIOT** : Jean Boudriot (avec la coll. de Hubert Berti), *Artillerie de mer. Marine française 1650-1850*, Paris, ANCRE, coll. Archéologie Navale française, 1992. Collection des articles parus dans les années 1970 dans la revue *Neptunia*.  
**BRISOU I-II** : Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la marine française au XIX<sup>e</sup> siècle*, 2 t., Vincennes, Service historique de la Marine, 2001.  
**BRISOU-SARDET** : Bernard Brisou et Michel Sardet (sous la dir. de ), *Dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, Service Historique de la Défense, 2010.

**FÉRON** : Luc Féron, *Cuirassé d'escadre Bouvet, de l'ingénieur Huin, 1896. Monographie*, collection technologie navale française, Faimés (Outre-Quévrain), EDIMO, 1996.

**SALKIN-LAPERRA** : Geneviève Salkin-Laperra, *Marins et diplomates. Les attachés navals français (1860-1914). essai de typologie. Dictionnaire biographique*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990.

**TAILLEMITE** : *Dictionnaire des marins français*. Paris, Tallandier, Nouvelle édition revue et augmentée, 2002.

**ZANCO** : Jean-Philippe Zanco (sous la direction de), *Dictionnaire des ministres de la Marine 1689-1958*, Paris, Éditions SPM, coll. Kronos, 2011.

### **Administrations et fonctions**

AN : Attaché naval

AM : Attaché militaire

A<sup>1</sup> : Amiral

CeC : Commandant-en-chef de l'escadre de la Méditerranée

C<sup>mt</sup>/C<sup>t</sup> : Commandant

EMG : État-Major Général

ESM : École Supérieure de la Marine

FCM : Forges et Chantiers de la Méditerranée

IGM/IG : Inspecteur Général de la Marine

IGA : Inspection Générale de l'Artillerie

MdM : Ministère de la Marine et des Colonies puis Ministère de la Marine

MAE : Ministère des Affaires étrangères

PM : Préfet Maritime

PM-T : Préfet Maritime-Toulon

RIMA : Régiment d'Infanterie de Marine

### **Grades**

EV : Enseigne de Vaisseau

LV : Lieutenant de vaisseau

CF : Capitaine de frégate

CV : Capitaine de vaisseau

CA : Contre-amiral

CR : Cadre de Réserve

VA : Vice-amiral

### **Divers**

art. : article

dir. / sous la dir. de : sous la direction de

*op. cit.* : *opus citatum* / ouvrage cité

s. é. : sans éditeur signalé

s. d. : sans date signalée

s. l. : sans lieu d'édition signalé

*i. e.* : *id est* / c'est-à-dire





## Avant-Propos

Ce qui suit est une histoire de la Marine en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle, mais également une histoire navale de la Méditerranée. Une histoire qui, sans renoncer à l'étude tactique, matérielle et politique des forces navales de la France, entend exposer ce que les marins de l'État savent ou croient savoir de la Méditerranée, ce qui les agace, les ravit et les étonne dans cette aire maritime. Une étude qui cherche à comprendre leurs missions, leurs antagonismes régionaux, leurs lieux de mémoire, leurs édens licites et crapuleux. Une histoire de bateaux, de stations et de marins, de plans de guerre et de sauvetages, mais également de climats, de sondages, de pathologies endémiques, de vivres frais et de charbon, de bois et de chanvre. Ce projet est ambitieux. Comment réunir en un seul ouvrage des sujets, des thèmes, des réalités dont l'étude respective mérite de longs et légitimes développements ? Quels sont et quels peuvent être les matériaux, la spécificité et l'intérêt d'une histoire navale « tous azimuts » dans l'aire maritime la plus disputée du XIX<sup>e</sup> siècle ? En quoi cette histoire élargie, pour ne pas dire éclatée, des forces navales peut-elle contribuer à une meilleure connaissance et de la France contemporaine et de la Méditerranée dans un âge de rivalités économiques, d'ambitions coloniales et de partenariats multilatéraux ? Comment, en d'autres termes, dérouter l'histoire militaire et maritime vers des champs de recherche aussi dynamiques que l'histoire de l'orientalisme, de l'archéologie et du travail consulaire dont les spécialistes manifestent pour les affaires de la Marine et ses sources un désintérêt quasi général ? Commençons, par déterminer plus précisément, ce qu'il faut entendre par une histoire de la Marine pour mieux comprendre le cloisonnement des études navalistes de l'histoire du monde méditerranéen.

L'histoire de la Marine est celle des forces navales de la France, c'est-à-dire de la marine de guerre nationale, que l'on appelle aussi marine de l'État<sup>2</sup>. Son histoire étudie la genèse des forces navales, ainsi que l'élaboration des doctrines d'emploi des armées de mer, en temps de paix comme en temps de guerre. Elle suit la constitution comme l'évolution des personnels et des moyens matériels à terre comme à la mer, en métropole, mais également outre-mer. L'évolution du rapport des forces entre les marines de guerre fait également partie des champs d'étude des historiens spécialisés que l'on nomme navalistes. Cette histoire de la marine de l'État est une branche distincte, mais non pas isolée, de l'histoire militaire et de l'histoire maritime.

Elle est militaire, en ce qu'elle s'attache à reconstituer ce qui, sur terre comme à la mer, a permis et maintenu la puissance d'un État sur ses rivaux maritimes, lointains ou non. L'évolution des armements, les modes de recrutement comme la formation des personnels, les enjeux des campagnes, l'entretien des unités, le renseignement enfin sont autant d'aspects que les navalistes

---

<sup>2</sup> Nous réserverons ici la majuscule à « la » marine nationale (ou marine de l'État) dont tous les bâtiments ne sont pas des navires de guerre à proprement parler, puisque la Marine emploie également des navires hydrographes, des bâtiments de servitude et de ravitaillement, des navires écoles enfin. L'usage montre une certaine souplesse pour l'usage de la majuscule quand la Marine est le déterminant d'une fonction ou d'un grade. Les ouvrages historiques et les articles spécialisés parlent ici des chirurgiens de la Marine, mais là, des médecins de la marine ou de marine. *Idem* pour les officiers navigants. Sans ignorer les subtilités, lourdes de sens, des expressions, des grades et des titres, mais afin d'éviter l'abus de la lettre majuscule, on s'en tiendra à la minuscule pour désigner les médecins-chirurgiens de (la) marine, les officiers de marine.

prennent en compte dans l'étude d'un navire, d'une division ou d'une armée navale. Leur approche technique, tactique et stratégique des forces, comme leur curiosité pour les conditions matérielles et logistiques, sont communes aux historiens des armées de terre, de l'air, mais également de l'aérospatiale militaire et du cyberspace stratégique. Cette manière de considérer les forces navales de l'intérieur, et, dans une large mesure, pour elles-mêmes, est si bien comprise que les meilleures histoires « militaires » embrassent les affaires terrestres et maritimes dans les mêmes limites chronologiques. Une commune périodisation — ainsi 1815-1870 ou 1870-1914 — permet en effet de mesurer à l'échelle de la Marine l'impact des grandes ruptures techniques — ainsi le cuirassement et la « crise de l'obus-torpille » — et des crises politiques aussi graves que le furent les Cent Jours, l'Année Terrible ou la Défaite<sup>3</sup>. En outre, les armées de Terre et de Mer ne sont pas deux forces ni deux sociétés distinctes dont les hommes, les chefs, l'environnement opérationnel n'ont rien en commun. Croire cela serait suivre à la lettre ces moqueries dont les militaires comme les marins aiment accabler leurs pairs des autres armes et des autres spécialités, alors même qu'ils en apprécient les qualités professionnelles<sup>4</sup>. Ce serait aussi perdre de vue des complicités anciennes, plus ou moins mythifiées, entre certains corps et certaines armes qu'unissent le souvenir de communs combats<sup>5</sup>. Ainsi les marins et les légionnaires, associés dans la conquête de l'Indochine<sup>6</sup>, honorent-ils pieusement leur amitié, ainsi les régiments écossais et gurkhas, dont les Victoriens louent la commune rusticité montagnarde, se vouent-ils une admiration réciproque depuis les premières campagnes afghanes. Enfin, la défense et l'attaque des espaces littoraux relèvent, pour une part, des forces militaires et, pour une autre part, des marines de guerre. Tout au long de l'âge moderne et de l'époque contemporaine, aucun territoire insulaire, lagunaire et côtier, qu'il soit ultra-marin ou continental, n'est donc le domaine réservé soit des soldats soit des marins<sup>7</sup>. Compliquées en métropole par le maquis réglementaire et les heurts administratifs, les relations militaro-navales n'en sont donc pas moins régulières et complémentaires dans un âge de colonisation et d'expéditions ultra-marines<sup>8</sup>.

Maritime, l'histoire navale l'est tout autant qu'elle est militaire. Depuis sa création, la Marine entretient des relations constantes, mais pas toujours aisées, avec les sociétés littorales qui lui ont fourni, à l'âge moderne, le gros de ses équipages et de ses ressources<sup>9</sup>. Tout au long du XIX<sup>e</sup>

<sup>3</sup> Jean Doise et Maurice Vaïsse, *Diplomatie et outil militaire. Politique étrangère de la France, 1871-1969*, Paris, Imprimerie Nationale, 1987 ; André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, 4 vol., Paris, PUF, 1992 ; Jeremy Black, *Warfare in the Eighteenth Century*, Londres, Cassell, Cassell History of Warfare, 1999 ; Hervé Drévillon et al. (dir.), *Histoire militaire de la France*, t. II, *De 1870 à nos jours*, Perrin, 2018.

<sup>4</sup> À titre d'exemple : Michèle Battesti (par la suite BATESTI), *La marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, service historique de la Marine, t. 1, 1997, p. 349.

<sup>5</sup> À titre d'exemple : <https://www.gurkhabde.com/the-royal-gurkha-rifles>.

<sup>6</sup> À titre d'exemple : <https://www.colsbleus.fr/articles/10045>.

<sup>7</sup> Cf. Emmanuel Boulard, *La défense des côtes : une histoire interarmées (1815-1973)*, thèse d'histoire, Olivier Forcade (dir.), Université Paris IV-Sorbonne, IRICE-UMR 8138, 2013.

<sup>8</sup> Alain Guillermin, *La pierre et le vent. Fortifications et marine en Occident*, Paris, Arthaud, 1985 ; Peter Hore, *Seapower Ashore. 200 years of Royal Navy Operations on Land*, Londres, Chatham Publishing, 2001.

<sup>9</sup> Françoise Perennes, « Chevaliers de Malte, provençaux et marins du Roi au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Charles Villain-Gandossi, Louis Durteste et Salvino Busuttil (sous la dir. de), *Méditerranée mer ouverte*, t. I, International Foundation Malta, La Valette, 1987, p. 169-180 ; Gilbert Buti, *Les chemins de la mer. Saint-Tropez : petit port méditerranéen (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2010, p. 261-267.

siècle, les inscrits maritimes, les ports de guerre, les départements proches de la mer sont, et demeurent, les principaux pourvoyeurs de matelots, de médecins, de gens de plume et d'officiers<sup>10</sup>. S'appuyant sur leurs réseaux locaux et régionaux, les ports marchands comme les chantiers civils contribuent également à l'organisation matérielle de la Marine, à la construction comme à la refonte de ses unités. Cette intimité s'estompe certes après 1830 avec l'industrialisation des arsenaux comme des forces navales dont une part croissante des personnels, gradés ou non, viennent de l'intérieur. Mais cette évolution est très progressive. Les liens humains et matériels entre la société navale et le monde maritime sont, en outre, nourris d'une commune mémoire de l'adversité. L'hostilité naturelle, bien sûr, dont témoignent tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle et par la suite, la coopération entre les unités de la Marine, les services de l'Inscription Maritime et les gens de mer, pour l'organisation des secours aux naufragés<sup>11</sup>. Des horizons maritimes viennent aussi de communes menaces, aujourd'hui environnementales, criminelles et terroristes, autrefois sanitaires et militaires. Durant toute l'époque moderne, leur sentiment d'appartenance à une frontière belliqueuse anime les gens de mer tropéziens, chez qui la conscience de servir la Royale demeure vivace au début de l'ère contemporaine<sup>12</sup>. Tout à la fois continentales et maritimes, ultra-marines et européennes, les guerres qui opposent la France au Royaume-Uni, du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle, laissent également des traces douloureuses sur les populations côtières bretonnes ou normandes et dont témoignent les chansons, mais également les alarmes locales. Rassemblée et publiée après 1815 et surtout après 1830, cette douloureuse histoire d'attaques et de raids alimente une anglophobie navale, tout à la fois admirative et complexée qui, sans jamais dominer le haut-commandement, se nourrit de chaque tension internationale, ainsi en 1840, ainsi en 1898<sup>13</sup>.

Considérée à l'échelle de la Méditerranée, l'étude des forces navales françaises au XIX<sup>e</sup> siècle offre le double intérêt d'étudier, en action comme en représentation, la puissance de la France dans une aire maritime de première importance. Bien que le XIX<sup>e</sup> siècle soit un âge d'expansion sous toutes les latitudes et sur tous les océans, la dilatation extra-européenne de la puissance nationale n'a jamais marqué le déclin des intérêts méditerranéens de la France<sup>14</sup>. Bien au contraire, ceux-ci sont décuplés par la conquête de l'Algérie, que suit la lente mainmise française sur le Maghreb (1830-1914), et par l'essor missionnaire, scolaire et commercial au Proche-Orient. Comme par le passé, les entreprises nationales en Méditerranée s'insèrent dans le vaste tableau des enjeux planétaires de la France. Dans une large mesure, les ambitions commerciales, coloniales et

---

<sup>10</sup> BATESTI, I, p. 316-319 ; 371-373.

<sup>11</sup> Alain Cabantous et Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Belin, 2018, p. 245-255.

<sup>12</sup> G. Buti, *Les chemins de la mer. (...), op. cit.*, p. 267-268.

<sup>13</sup> Philippe Masson, *Les sépulcres flottants : prisonniers français en Angleterre sous l'Empire*, Rennes, Ouest-France, 1987 ; David Hopkin, Yann Lagadec, Stéphane Perréon, « 'L'Anglois', un ennemi « héréditaire » ? L'ambiguïté des sentiments envers les Britanniques dans la Bretagne du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Jörg Ulbert (dir.), *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires (XIV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Hambourg, DOBU Verlag, 2011, p. 90-104.

<sup>14</sup> Jean Meyer et Martine Acerra, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest France, 1994, p. 283-287.

missionnaires françaises en Extrême-Orient, dans l’océan Indien et le Pacifique se jouent entre Suez, Toulon et Marseille d’où partent les navires de guerre, les soldats, leurs bagages, mais également des fonctionnaires, des religieux et des marchandises nationales et européennes<sup>15</sup>. Bien avant l’achèvement du canal (1869-1870) et sa mise en service, l’ouverture de la route postale et militaire de Suez (1830-1869) sert ainsi les intérêts impériaux français en Indochine comme dans le Pacifique Sud. Les rivalités coloniales en Afrique méditerranéenne dans les deux dernières décennies du siècle, le ralliement de l’Italie à la Duplice après 1882 font enfin de la Méditerranée occidentale un front secondaire dans l’hypothèse d’une lutte opposant la France à la Triplice, alliée ou non au Royaume-Uni. Dans ces conditions, la Méditerranée est, et doit demeurer, la première zone de concentration des forces navales stratégiques et le principal terrain d’action de la Marine. Pour ce faire, la France y concentre son meilleur corps de bataille, l’escadre d’évolutions ; elle maintient de nombreuses croisières et divisions dans les deux bassins de la Méditerranée, où servent des milliers d’hommes à la mer, sans compter les personnels à terre dans les bases navales métropolitaines et maghrébines. Cette concentration régionale de moyens et d’hommes n’est ni inédite ni surprenante. Établies au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle avec la création d’un arsenal régional — Toulon —, reconstituées et renforcées au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les forces navales sont une composante décisive du système national de sécurité et d’influence dans l’aire méditerranéenne<sup>16</sup>. Redéfinie au lendemain de l’Empire, la politique navale des monarchies constitutionnelles, que poursuivent tous les régimes successeurs, est également portée par trois ambitions : maintenir une présence constante et forte dans les eaux nationales et nord-africaines ; mobiliser les forces de la Marine au service de la France partout où ses intérêts matériels et politiques l’exigent ; détenir enfin sur mer le second rang régional, afin pouvoir lutter du fort au faible contre toute puissance continentale et du faible au fort contre l’Angleterre. Dès la fin de la Restauration, la marine de l’État met en oeuvre cette doctrine « tout azimut » de grandeur en exploitant les opportunités ouvertes par l’industrialisation des arsenaux, des ports de guerre et des flottes<sup>17</sup>.

La Marine entre en effet vers 1825-1830 dans un âge d’innovations énergétiques et techniques qui remettent en cause en six décennies les anciens systèmes propulsifs, militaires et logistiques des flottes de guerre. Initialement peu visibles, ces modifications transforment l’aspect comme la marche des bâtiments, affectent leur organisation interne et les règles d’engagement, renversent enfin d’anciennes hiérarchies professionnelles.

---

<sup>15</sup> La juste mesure de la part toulonnaise dans l’expansion impériale suppose de prendre en compte la place des autres bases navales. En attendant de pouvoir lire sa thèse, soutenue le 24 mars 2022, on se reportera aux grandes lignes du travail doctoral de Vincent Mariet que ce dernier a exposées en 2021 : Vincent Mariet, « De l’Atlantique aux mers de Chine : Rochefort, port impérial au XIX<sup>e</sup> siècle (1793-1913) », *Revue d’Histoire Maritime*, 29, Avril 2021, p. 135-147.

<sup>16</sup> Pour la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> s. on consultera une récente mise en perspective comparative que nous ignorions avant la fin de notre travail : Olivier-Jégat (Edern), *Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)*, (sous la dir. de Mme Sylviane Llinares), thèse présentée et soutenue à Lorient, le 31 août 2020, Université Bretagne-Sud, Ecole doctorale, 604, p. 49-53 et suivantes.

<sup>17</sup> BATESTI, I, p. 7-65 .

Suivant une formule canonique inspirée de l'histoire économique, les navalistes appellent cet âge d'hybridations, d'innovations, mais également d'impasses, la « révolution maritime » ou « l'âge de la vapeur et de la cuirasse »<sup>18</sup>. Expressifs, comme leurs pairs, ces deux chrononymes exigent quelques précisions en s'inspirant de la prudence des historiens de l'industrialisation et des filières énergétiques contemporaines<sup>19</sup>. Bien que la Marine soit précocement affectée par l'industrialisation de ses composants nautiques et militaires, la « révolution maritime » est en effet rythmée par une suite ininterrompue d'innovations, d'adaptations et d'hybridations. Doivent être pris en compte les innombrables pannes et accidents affectant les premières générations de bâtiments à vapeur (1820-1850), le recours régulier à la voile comme l'emploi massif des ressources ligneuses et végétales jusqu'au milieu de la décennie 1870. Une révolution à marche rapide certes, mais boiteuse, et en ordre bien dispersé. Les types d'unités — transports, navires de guerre, unités hauturières ou bâtiments de défense côtière — présentent en effet des traits techniques spécifiques qui retardent ici telle innovation, mais l'accélèrent sur une autre classe. Une révolution par étapes ou par paliers, comme la connaissent les branches manufacturières engagées le plus précocement dans la voie de la motorisation et de l'énergie thermique<sup>20</sup>. Inexacte et sommaire donc, comme le sont presque tous les chrononymes, la « révolution maritime » ou « navale » n'en demeure pas une expression bien utile pour désigner ce passage d'un âge environnemental, énergétique et matériel à un autre<sup>21</sup>.

L'entrée des forces navales nationales dans le premier âge industriel, celui du machinisme et du moteur à charbon, commence à la fin de la Restauration, quand l'implantation des premières machines à vapeur dans les arsenaux ouvre la voie à la navalisation de cette filière sur des bâtiments de l'État qui, équipés de roues ou d'hélices, embarquent du charbon de terre<sup>22</sup>. Peu visible, la métallisation des équipements et des structures, au premier chef les coques et les mâts, se généralise. Ce premier âge industriel atteint son acmé à la fin de la décennie 1850, quand toutes les unités combattantes sont équipées de moteurs thermiques animant soit des roues soit des hélices propulsives. Dans les deux décennies qui suivent la guerre d'Italie (1859), la métallisation de la coque, la généralisation du blindage sur les unités de ligne et les garde-côtes, la puissance accrue des machines, couplée à la suppression de toute voilure, engagent un deuxième cycle de transformations. L'apogée de cette seconde industrialisation se situe entre 1880 et 1910 avec la généralisation de l'électricité, des armes et des systèmes d'armes sous-marins — torpilleurs puis sous-marins—. Une décennie avant la Grande Guerre, l'introduction de la télégraphie sans fil, les

<sup>18</sup> Philippe Masson et Michèle Battesti, *La Révolution maritime du XIX<sup>e</sup> siècle*, Lavauzelle, 1987.

<sup>19</sup> Cédric Perrin, « Ce que l'industrialisation a fait aux artisans d'Europe occidentale, années 1830-années 1930 », *Artefact*, 13, 2021, p. 317-334.

<sup>20</sup> À titre d'exemple : François Jarrige, *Au temps des « tueuses de bras ». Les bris de machines à l'aube de l'ère industrielle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Carnot, 2009, p. 24-32.

<sup>21</sup> [https://www.canal-u.tv/video/universite\\_paris\\_1\\_pantheon\\_sorbonne/la\\_profusion\\_des\\_chrononymes.18142](https://www.canal-u.tv/video/universite_paris_1_pantheon_sorbonne/la_profusion_des_chrononymes.18142).

<sup>22</sup> Jean-Pierre Dubreuil, *La vapeur dans la Marine de guerre, Toulon 1830-1860*, mémoire de maîtrise, Université de Nice, 1971 ; *idem*, « Toulon 1830-1860 : l'introduction de la vapeur dans la marine de guerre », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 5, 1, 1972, p. 68-75 ; *idem*, *Les transformations de la Marine en Méditerranée 1830-1860*, thèse sous la direction d'André Nouschi, Université de Nice, 1975.

premiers essais de l'aérostation puis de l'aéronautique navales annoncent un troisième âge, qui prendra toute son importance dans l'entre-deux-guerres<sup>23</sup>. Alors que l'aspect général des arsenaux et des flottes n'est pas modifié en profondeur au premier XIX<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup>, le tissu portuaire se couvre de hautes cheminées, de grues et de ponts métalliques, de quais et de hangars gigantesques. Parallèlement, l'approfondissement des formes de radoub, l'extension des parcs à charbon comme la généralisation des terminaux ferroviaires répondent aux besoins énergétiques et matériels des nouvelles flottes de guerre. Ressemblant encore de loin en 1840, voire en 1854, aux vaisseaux de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les navires de ligne ont perdu, trente années plus tard, leurs gréements et leurs voiles au profit de superstructures de commandement et de guet aux formes parfois étonnantes. Répartie sur les flancs des navires avant 1860, l'artillerie lourde et moyenne est progressivement concentrée sur le pont supérieur pour être disposée soit en tourelle soit en barbette<sup>25</sup>. Sans même parler des sous-marins, les unités légères de la fin du siècle que sont les avisos-torpilleurs et les contre-torpilleurs n'ont plus rien à voir avec les corvettes ou les bricks de la Marine de Louis XVIII. Plus ou moins opaque, la fumée que produit la combustion de tonnes de charbon enveloppe la marche des navires des années 1900, la voile demeurant le privilège des navires-écoles et de rares patrouilleurs coloniaux<sup>26</sup>.

Au-delà des permanences uniformologiques et institutionnelles, telles que l'Inscription maritime, les personnels et les cadres sont progressivement affectés par les première et seconde industrialisations. Avec les chaudières, les machines, les postes électriques, les projecteurs, les torpilles et la T.S.F. apparaissent et se généralisent de nouveaux métiers : mécaniciens et chauffeurs, mais également scaphandriers, torpilleurs-électriciens ou télégraphistes. Autant de professions qui recrutent dans les spécialités anciennes. En partie seulement, ce qui provoque l'inquiétude des amiraux qui, formés dans les derniers temps de la voile, sont préoccupés par le déclin du sens marin des élèves-officiers et des officiers marinières. L'apprentissage des nouvelles questions techniques par le corps des officiers navigants s'avère également une question d'importance. De cette maîtrise des filières émergentes dépend, en effet, leur légitimité face aux ingénieurs maritimes comme aux mécaniciens, lentement tolérés au sein des états-majors. Les organismes portent enfin la marque croissante de l'industrialisation. Jusqu'à la fin du Second empire, les accidents comme les maladies professionnels à bord des navires et dans les arsenaux, sont encore dominés par les travaux et les matières de l'âge moderne. La chute dans une cale mal éclairée, la brûlure du goudron, la coupure du couteau rythment ainsi les rapports médicaux des décennies 1830-1860. Progressivement, les médecins notent toutefois les effets pulmonaires du travail dans la salle des machines et le danger

<sup>23</sup> Henri Le Masson, *Histoire du torpilleur en France, 1872-1940*, Académie de Marine, 1966 ; Ouv. coll. (Service historique de la Marine-Institut d'histoire des conflits contemporains), *Marine et Technique au XIX<sup>e</sup> siècle, Actes du colloque international, Paris, École militaire, les 10, 11 et 12 juin 1988*, Vincennes, SHM, 1988 ; Brian Holden Reid, *L'âge industriel. Guerre de Crimée, guerre de Sécession, unité allemande, 1854-1871*, Paris, Autrement, 2001 ; E. Boulard, *La défense des côtes (...), op. cit.*, p. 374-375.

<sup>24</sup> Martine Acerra, *Voiles et voiliers au début du XIX<sup>e</sup> siècle, Peintures et gravures de Louis Garneray*, Boulogne-Billancourt, Du May, 1992.

<sup>25</sup> H. Drévilhon (dir.), *Mondes en guerre*, t. II, *op. cit.*, p. 252-253.

<sup>26</sup> Thomas Vaisset, « Du charbon au mazout : la révolution de la chauffe dans la Marine nationale (1895-1935) », dans Alain Beltran (dir.), *Le pétrole et la guerre*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 71-89.

de la manipulation du plomb et de ses sous-produits<sup>27</sup>. À la fin du siècle, les explosions catastrophiques du *Iéna* et du *Liberté* ne sont que les péripéties les plus meurtrières d'une cohabitation nécessaire, mais risquée, avec des matières inédites et instables<sup>28</sup>. L'industrialisation de la Marine modifie surtout les principes nautiques et tactiques sur lesquels les unités à voiles avaient été développées aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.

Sous la monarchie de Juillet, le lancement puis le déploiement de frégates à vapeur, dotées de grosses bouches à feu lourdes, facilitent la conduite de frappes navales et d'opérations amphibies<sup>29</sup>. L'impact géopolitique de la navalisation de la propulsion, couplée à la mise en service de pièces lourdes plus puissantes, est à la fois rapide et durable. Une décennie avant les opérations de la Baltique et de la mer Noire contre la Russie entre 1854 et 1855<sup>30</sup>, l'efficacité accrue de la guerre de côtes donne l'ascendant aux grandes puissances navales dans les eaux sud-américaines, chinoises et proche-orientales<sup>31</sup>. Pour plusieurs décennies, la diplomatie navale prend une place récurrente dans les relations internationales, bien que l'ingérence effective des grandes puissances maritimes bute devant la résilience des États les plus déterminés<sup>32</sup>. Ces armements nouveaux que sont les frégates à roues, puis les torpilleurs et les sous-marins ouvrent parallèlement la voie à d'intenses débats doctrinaux. Bien avant la Jeune École, la supériorité tactique supposée des unités légères sur les navires de ligne oppose les experts auto-proclamés ou bien informés. Sous la monarchie de Juillet et sous le Second empire, la légitimité de choix aussi coûteux que l'entretien d'une escadre d'évolutions est ainsi inévitablement questionnée en France comme dans les autres puissances maritimes.

Résumons ici notre propos et notre ambition. Une histoire de la Marine au XIX<sup>e</sup> siècle doit toujours demeurer résolument technique et matérielle afin de suivre au plus près près, et à différentes échelles, la transformation d'une marine « en bois et à voiles » en une armée de mer de l'âge industriel, largement motorisée et métallisée. Les bénéfices de cette approche ne sont pas

<sup>27</sup> H. Rey, *Hygiène navale. Les mécaniciens et les chauffeurs à bord des navires de l'État*, thèse de médecine, Montpellier, 1862 ; A. Cabantous, G. Buti, *De Charybde en Scylla (...)*, *op. cit.*, p. 100 et p. 387, n. 14 ; Judith Rainhorn, *Blanc de plomb. Histoire d'un poison légal*, Paris, Sciences Po. Les Presses, 2019, p. 52-54.

<sup>28</sup> Thomas Vaisset, « Death in port : the explosion of the battleship *Liberté* in Toulon harbour (25 September 1911) », *Human Remains and Violence: An Interdisciplinary Journal*, Manchester University Press, 2019, vol. 5, n° 2, p. 91-109.

<sup>29</sup> Michèle Battesti, « Les bombardements navals et opérations amphibies de la fin du XVIII<sup>e</sup> au long XIX<sup>e</sup> siècle », *Stratégique*, vol. 114, n° 1, 2017, p. 17-43.

<sup>30</sup> On ne compte pas moins de quatre communications sur les aspects navals de ce conflit lors du récent colloque parisien sur la guerre de Crimée (7-9 novembre 2019) et dont les actes sont en cours de publication : <https://euruscrm.hypotheses.org/files/2019/10/Programme-colloque-Crimée1.pdf>. On attend également une histoire de la guerre de Crimée, co-rédigée par Walter Bruyère-Ostells et Benoît Pouget. Familiers de l'historiographie britannique et des questions navales, nos collègues donneront une large place aux dimensions amphibies, navales et maritimes de ce conflit dont l'histoire est ordinairement dominée par les opérations terrestres. Cf. Alain Goutman, *La guerre de Crimée. La première guerre moderne*, Perrin, 2003.

<sup>31</sup> Patrick Louvier, « Confronter la *Cherbourg Strategy* » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 16, 2012, p. 87-117.

<sup>32</sup> Michèle Battesti, « L'aspect naval des opérations de 'maintien de la paix' durant le Second empire », *Maintien de la paix de 1815 à Aujourd'hui*. Actes du XXI<sup>e</sup> colloque de la Commission Internationale d'Histoire militaire, 1995, p. 52-65 ; Patrick Louvier, « Projection d'influence : l'action humanitaire de la marine française en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle », *Stratégique*, n° 114, 2017, p. 45-66.

anodins. Une telle perspective exige, en effet, une constante précision au récit des affaires navales et prévient les raccourcis comme les généralisations. L'importance accordée aux questions énergétiques et logistiques va également de pair avec cette approche des choses « de la quille à la pomme de mâât » qu'apprécient les navalistes. Concrètement quels charbons emploie-t-on en 1830 ? Quand les houilles méridionales l'emportent-elles à Toulon ? au Pirée ? en Afrique du Nord ? Pourquoi la chauffe au pétrole demeure-t-elle secondaire avant 1914 ? Une perspective excessivement technique ou techniciste présente néanmoins le risque de l'héroïsation soit d'une génération ou d'un groupe (« les pionniers » de la vapeur) soit d'un d'un marin-inventeur, tel l'amiral Labrousse (1807-1871)<sup>33</sup>. Centrée sur les matériels, une telle approche risque surtout de perdre de vue l'emploi politique ou diplomatique des forces. Elle néglige enfin l'influence ponctuelle des débats publics sur les choix ministériels. Le risque est alors de bâtir une superbe « histoire-maquette » des forces navales, dont les missions — diplomatiques, humanitaires, protocolaires —, leur efficacité et leurs limites demeureront invisibles. Comment alors comprendre, malgré la motorisation des unités, le renforcement des blindages et l'introduction des canons rayés lourds, les nombreux échecs de la diplomatie d'ingérence au Levant au second XIX<sup>e</sup> siècle ? Les hommes, leurs pathologies, leurs goûts comme leurs dégoûts alimentaires et olfactifs, l'organisation du couchage et des bains n'ont également pas leur place dans une approche centrée sur les matériels. Or la reconstitution du quotidien des équipages, avec leurs corvées, leurs exercices et leurs loisirs, restitue à l'industrialisation de l'armée de mer sa réalité même. Sur tout navire de la Belle Époque, la mécanisation comme la motorisation des tâches sont et demeurent partielles. Le charbonnage, le ravitaillement, le transport des blessés, la cuisine, le nettoyage des locaux et du linge se font toujours à la force des biceps et des jarrets. Centrées sur les personnels, les approches technique, énergétique et logistique permettent alors de bâtir une histoire anthropologique et physiologique des forces navales de la France dans la Méditerranée du XIX<sup>e</sup> siècle.

En entreprenant cette histoire intégrale — matérielle, humaine et politique — de la Marine en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle, son maître d'oeuvre sait ce qu'il doit à ses devanciers, mais soutient l'originalité de son projet. Considérons en premier lieu ce qui existe et « flotte » encore, souvent sans égal. Les dictionnaires spécialisés<sup>34</sup>, les histoires générales de la Marine<sup>35</sup>, l'étude des

---

<sup>33</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Nicolas-Hippolyte\\_Labrousse#L'ingénieur\\_naval](https://fr.wikipedia.org/wiki/Nicolas-Hippolyte_Labrousse#L'ingénieur_naval).

<sup>34</sup> Étienne Taillemite (par la suite TAILLEMITE), *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, seconde édition, 2002 ; Michel Vergé-Franceschi (sous la dir. de), *Dictionnaire d'Histoire maritime*, 2 t., Paris, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2002 ; Jean-Philippe Zanco (sous la dir. de), (par la suite ZANCO) *Dictionnaire des ministres de la Marine (1689-1958)*, Paris, SPM, coll. Kronos, 2011.

<sup>35</sup> Joannès Tramond, André Reussner, *Éléments d'Histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914)*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1924 ; T. Jenkins, *Histoire de la marine française*, Albin Michel, 1977 ; Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, 2 t., Paris-Limoges, Éditions Charles Lavauzelle, 1982 ; J. Meyer et M. Acerra, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, op. cit. ; Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la Marine française*, Paris, Perrin, 2003 ; Rémi Monaque, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016.

campagnes navales<sup>36</sup> et des débats doctrinaux<sup>37</sup>, les monographies portuaires et administratives<sup>38</sup>, comme les travaux biographiques<sup>39</sup> couvrent des pans entiers de l'histoire de la Marine. Les régimes les plus solidement engagés dans la politique coloniale et navale — la monarchie de Juillet, le Second empire, la Troisième République des années 1880-1914 — ont retenu l'attention particulière de nos devanciers. Tout au plus, la brève deuxième République demeure-t-elle quelque peu négligée entre la monarchie de Juillet et le Second empire, deux régimes ostensiblement colonialistes et navalistes. Les synthèses couvrant tout le XIX<sup>e</sup> siècle sont rares en revanche. Seuls Philippe Masson et Michèle Battesti ont proposé, l'un et l'autre, deux histoires complémentaires des marins de l'État et des affaires navales à l'âge industriel. Publiée en 1982, *l'Histoire de la Marine* de Philippe Masson offre un large panorama des réalités navales, militaires et sociales, des derniers temps de la voile à l'âge du tout vapeur et du tout métal. S'il fait un large et magnifique usage des travaux de synthèse et des sources imprimées, Philippe Masson recourt très peu aux pièces manuscrites officielles ou non<sup>40</sup>. S'appuyant, en revanche, sur un dépouillement archivistique considérable, *La Marine de Napoléon III* de Michèle Battesti envisage, avec une égale attention, les dimensions administratives, portuaires, tactiques et stratégiques. La diplomatie navale demeure toutefois à l'arrière plan de son travail doctoral. Si les reconnaissances tactiques menées en temps de guerre sont bien documentées, le renseignement naval, dont l'histoire était alors embryonnaire, ne fait pas ainsi l'objet de développement singulier. Les imaginaires navals et les questionnements afférents — comment les marins perçoivent-ils les autres puissances navales ? — restent dans l'ombre d'un travail centré sur le fonctionnement administratif et réglementaire, alors peu connu. Les affaires alimentaires et sanitaires sont enfin considérées à l'aune des règlements et non des pratiques<sup>41</sup>. Près de trois décennies après la publication d'un livre justement très admiré et d'un emploi nécessaire, de nouveaux champs s'ouvrent donc légitimement à l'enquête. Suivant les théâtres maritimes étudiés, l'historiographie navaliste présente, en second lieu, de fortes disparités,

---

<sup>36</sup> Charles-Albert Jezequel, *Une intervention française en Argentine : le blocus de la Plata*, mémoire de maîtrise, Paris, 1958 ; *idem*, *La Royale en Amérique Latine au XIX<sup>e</sup> siècle : Présence de la Marine française au Chili et au Pérou à l'époque de l'indépendance*, thèse de doctorat sous la direction de Charles Minguet, Paris X, 1994 ; Michèle Battesti, *La Marine au XIX<sup>e</sup> siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, Éditions Du May, 1993 ; Jean Avenel, *La Campagne du Mexique (1862-1867), la fin de l'hégémonie européenne en Amérique du Nord*, Paris, Economica, 1996 ; *idem*, *L'Affaire du Rio de la Plata (1838-1852)*, Paris, Economica, 1998 ; Paul Bois, Pierre Boyer et Yves J. Marti, *L'ancre et la croix du sud. La marine nationale française dans l'expansion coloniale en Afrique noire et dans l'Océan Indien de 1815 à 1900*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1998.

<sup>37</sup> P. Vial (sous la direction de), *L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870*, CESH, Études Marines, n° 4, Mars 2013.

<sup>38</sup> Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX<sup>ème</sup> siècle*, 2 t., Vincennes, Service historique de la Défense, 2003 ; Jean-Philippe Zanco, *Le ministère de la Marine sous le Second Empire*, Service historique de la Marine, 2003.

<sup>39</sup> Amiral Jacques Guillon, *Jacques François d'Orléans, prince de Joinville*, Paris, France-Empire, 1990 ; Étienne Taillemite et Bernard Lutun, *Mémoires du baron Tupinier, directeur des ports et arsenaux, 1779-1850*, Paris, Desjonquères, 1994 ; Étienne Daum, *Un vice-amiral en politique : Jean-Bernard Jaureguiberry. De Bayonne au ministère de la Marine et des Colonies*, mémoire de maîtrise sous la direction de Mme Domergue-Cloarec, Université Paul-Valéry, Montpellier III, Juin 2001 ; Jean-Philippe Zanco, *Boué de Lapeyrère (1852-1924) : l'amiralissime gascon*, Orthez, Éditions Gascogne, coll. 100 figures de Gascogne, 2016.

<sup>40</sup> Cf. P. Masson, *Histoire de la Marine*, 2 t., *op. cit.*, 1982.

<sup>41</sup> Cf. M. Battesti, *La Marine au XIX<sup>e</sup> siècle (...)*, *op. cit.*, t. 2.

les recherches les plus homogènes ayant bénéficié au Pacifique du premier XIX<sup>e</sup> siècle comme aux stations sud-américaines des décennies 1815-1870<sup>42</sup>. Si la station du Levant est bien connue<sup>43</sup>, nombre de travaux soit couvrent de courtes périodes<sup>44</sup> soit ont été menés sans souci des normes canoniques de la recherche<sup>45</sup>. Il n'existe pas, en revanche, d'étude générale de l'escadre d'évolutions. Les plus petites stations — Algérie, Tunisie, Constantinople, Alexandrie — demeurent dans l'ombre. Une histoire élargie de la Marine au XIX<sup>e</sup> siècle, de ses divisions, de ses personnels et de ses missions, reste donc encore à faire à l'échelle méditerranéenne. Reste enfin à prolonger cette étude régionale des forces navales, au sens le plus large possible, en entreprenant une histoire méditerranéenne de la Marine. Non seulement les marins les plus qualifiés et les plus zélés, tel le futur amiral Dumont d'Urville, ont participé à l'invention cartographique, ethnologique, archéologique, médicale de la Méditerranée<sup>46</sup>, mais des dizaines de milliers de matelots et d'officiers ont été confrontés aux sociétés nord-africaines, égéennes et levantines. Leurs moeurs, leurs nourritures, leurs territoires portuaires ont parfois dérouté les marins français, enthousiasmés ici, mais là dégoûtés. De ces impressions et de ces contacts ont été forgés, retravaillés et véhiculés une foultitude de clichés maritimes et militaires. Il s'agit, donc, de retrouver les territoires méditerranéens les mieux connus des marins — les ports, les rades foraines, les côtes, certaines îles grecques — et les provinces insulaires et intérieures que les officiers et les matelots ont ponctuellement arpentées. Territoires du plaisir et des loisirs, territoires également craints soit parce qu'ils sont longtemps dangereux aux navigateurs — les côtes algériennes — ou malsains, soit parce qu'ils sont entre des mains étrangères. Étrangères et hostiles. À la différence des espaces maritimes ultra-marins placés sous l'égide politico-militaire d'une puissance dominante — ainsi l'Océan Indien « tout britannique » de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à 1941 —, l'aire méditerranéenne n'est pas

<sup>42</sup> Ch.-A. Jezequel, *Une intervention française en Argentine (...)*, op. cit. ; idem, *La Royale en Amérique Latine au XIX<sup>e</sup> siècle (...)*, op. cit. ; J. Avenel, *La Campagne du Mexique (1862-1867) (...)*, op. cit. ; idem, *L'Affaire du Rio de la Plata (...)*, op. cit. ; P. Bois, P. Boyer et Y. J. Marti, *L'ancre et la croix du sud (...)*, op. cit. ; Loys Lamarre, *L'action diplomatique et militaire de la France dans la Plata entre 1837 et 1841*, Institut d'Études Politiques d'Aix-en-Provence – Montpellier III, Mémoire de DEA Histoire militaire, Défense, Sécurité, Jean-Charles Jauffret (dir.), 2002 ; Christian Buchet et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La Mer, La France et l'Amérique Latine*, PUPS, 2006 ; Rosa Helena de Santana, *Climat, race et maladies : les expéditions de la marine française au Brésil (1819-1870)*, thèse dirigée par Ilana Löwy, Paris, EHESS, 2009.

<sup>43</sup> André Rampal, *Les stations navales de Méditerranée 1816-1846. Les stations navales du Levant et d'Espagne et les origines de l'Entente Cordiale*, thèse pour le doctorat du 3<sup>e</sup> cycle, Jean-Louis Miège (dir.), 14 décembre 1982, Université de Provence, Institut d'Histoire des Pays d'Outre-Mer ; Louis Caubet, « La Marine au Levant 1832-1914 », *Comité de documentation historique de la Marine, Communications 1986-1987 et 1987-1988*, 1989 p. 79-94 ; Ulrich-André Renauldon, *La Station navale du Levant. Marine et diplomatie 1840-1870*, DEA, Paris IV, 1991 (l'exemplaire déposé au SHD-Vincennes est déclaré « perdu corps et biens » depuis 1994) ; Étienne Taillemite, « La Marine française en Méditerranée orientale », *Académie de Marine, Communications et Mémoires*, 1995-1996, n° 3, p. 12-18.

<sup>44</sup> Martial de Pradel de Lamase, « La station navale française de Tunis », *Revue Internationale d'Histoire militaire*, 1956, n° 18, p. 351-357 ; Pierre Henri Roux, *Le rôle de la marine française dans la crise franco-égyptienne de 1839-1840*, 1962 ; Gaston Palisser, « Le blocus maritime de la Régence d'Alger (1827-1830) », *L'Algérieniste*, n° 35, septembre 1986, p. 24-33. Article consulté le 19 mai 2019 sur le site de la revue « L'Algérieniste ».

<sup>45</sup> Consacrés à la station du Levant, trois travaux ronéotypés se trouvent dans les collections de la bibliothèque du SHD à Vincennes : Anonyme, *La Marine française dans le Levant en deux parties*, s. d. (années 1920), s. é. ; De La Rozière, *Historique de la Direction du Levant (1868-1896)*, document ronéotypé, s. l., s. é., s. d. ; Commandant de Béarn, *La division navale du Levant*, 4 t., s. l., s. é., s. d.

<sup>46</sup> On se reportera pour les références bibliographiques au chapitre consacré aux travaux hydrographiques dans la première partie de cette étude.

une zone d'influence réservée ni même une mer partagée. Cette mer « qu'astiquent » les unités de la Royale est également parcourue par les escadres et les divisions britanniques, autrichiennes, sardes, napolitaines, italiennes enfin, allemandes, mais également étatsuniennes et hollandaises<sup>47</sup>. Leurs capacités militaires, la valeur de leurs états-majors, leurs croisières enfin, ne manquent pas de susciter l'intérêt des informateurs de la Marine. Avec l'émergence des rivalités impériales et coloniales, cette curiosité devient régulière. Sous la III<sup>e</sup> République, la rue Royale dispose non seulement d'une poignée d'attachés navals, mais aussi de vigilantes agences de renseignement dans les ports-arsenaux étrangers, principalement Malte, Gibraltar et La Spezia. À la fin du siècle, la vraisemblance d'une confrontation contre l'Italie et l'Autriche-Hongrie ou contre le Royaume-Uni motive le développement de la base de Bizerte ainsi que le développement des écoles d'application provençales spécialisées dans la torpillerie et la TSF<sup>48</sup>. « Bifrons », cette histoire navale de la Méditerranée, qui est aussi une histoire méditerranéenne de la Marine, part d'un constat — la forte et constante dimension maritime de la politique méditerranéenne de la France — et cherche à surmonter l'isolement des matériaux et de l'historiographie navals que négligent les chercheuses et les chercheurs les plus activement engagés dans l'étude de la Méditerranée contemporaine. Historiographique, mais aussi et surtout archivistique, ce désintérêt pour « la Marine » que nous interrogerons, non seulement laisse à l'écart de l'étude de la construction des imaginaires et des savoirs méditerranéens une communauté socio-professionnelle vouée à arpenter cette aire, mais, inévitablement, alimente un train d'omissions et d'erreurs.

---

<sup>47</sup> P. Cabanes (sous la dir. de), *Histoire de l'Adriatique*, Seuil, 2001, p. 397-486.

<sup>48</sup> Pascal Venier, « Genèse et développement de la base navale de Bizerte : un Toulon africain ? » dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (sous la dir. de), *Les navigations organisées et les stations navales en Méditerranée*, Ollioules, Editions de la Nerthe et Société française d'histoire maritime, 2004, p. 109-122.



# **Introduction générale**



## **Introduction générale**

Les enjeux nationaux que la Marine doit promouvoir et défendre forment, au XIX<sup>e</sup> siècle, un tissu complexe dont la trame a été tissée à l'époque moderne, particulièrement depuis le second XVII<sup>e</sup> siècle. Une trame séculaire donc, mais bousculée par les rivalités régionales et largement détruite par la résistance des États et des peuples européens à l'empire napoléonien. Sous les monarchies constitutionnelles, la reconstitution d'une politique française régionale fait de la Marine un instrument pérenne de grandeur, d'influence et de dissuasion. La répartition comme la doctrine d'emploi des forces navales s'affinent au milieu du siècle et ne sont compromises ni par la seconde industrialisation ni par la mise en place de systèmes d'alliances régionaux et continentaux. Combinée à d'importants moyens militaires, cette puissance navale donne à la France des moyens d'action singuliers dans une aire maritime multilatérale où les hégémonies régionales sont souvent contestées.

Si l'histoire diplomatique et géopolitique de la France en Méditerranée doit donc intégrer la Royale, il est également possible de reconstituer une histoire navale de la Méditerranée qui mettra en lumière les imaginaires individuels et collectifs des marins de l'État, leurs savoirs, leurs hauts lieux. Une perspective proprement méditerranéenne des forces navales paraît d'autant plus souhaitable que cette entreprise n'a jamais été engagée ni même projetée en dépit de l'abondance des matériaux. L'examen sommaire de ces ressources imprimées et archivistiques sera l'occasion d'interroger les ressorts d'un cloisonnement d'une histoire sans doute victime d'une accumulation de biais et d'occasions ratées.

### ***La défense navale des intérêts nationaux dans une aire multipolaire : une histoire séculaire***

La présence de la France dans l'aire méditerranéenne au XIX<sup>e</sup> siècle s'inscrit dans une histoire de plusieurs siècles, bien avant que les Capétiens ne prennent pied sur les côtes languedociennes et provençales. Cette présence connaît un premier apogée entre les dernières décennies du XVII<sup>e</sup> siècle et la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>49</sup>. La France de Louis XIV s'impose en Méditerranée centrale ; elle étend parallèlement son influence commerciale et manufacturière en mer Égée où les naturalistes, comme les érudits nationaux, participent à l'émergence de l'orientalisme savant<sup>50</sup>. L'entreprise magnoludovicienne est un projet global ignorant les barrières

---

<sup>49</sup> Caroline Le Mao, « Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 28, 2020, p. 59-78 (particulièrement les pages 59-61).

<sup>50</sup> M. - L. Dufrenoy, *L'Orient romanesque en France, 1704-1789*, Bouchemin, Montréal, 1946 ; Jacob Spon, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce et du Levant 1678*, textes présentés et édités sous la direction de Roland Étienne, Honoré Champion, 2004 ; Christopher Drew Armstrong, « Travel and Experience in the Mediterranean of Louis XIV », dans W.V. Harris (sous la dir. de), *Rethinking the Mediterranean*, Oxford, 2005, p. 235-267 ; Suzanne Saïd, « The mirage of Greek Continuity : On the Uses and Abuses of Analogy in Some Travel Narratives from the Seventeenth to the Eighteenth Century », *ibidem*, p. 268-293 ; Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> s.)*, Paris, Éditions classiques Garnier, 2010, p. 135-149 ; S. Basch, P. Chuvin, M. Espagne, N. Seni et J. Leclant (sous la dir. de), *L'orientalisme, les orientalistes et l'Empire ottoman de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Actes du colloque international AIBL*, 12-13 février 2010, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2011.

entre ce qui relève de l'économie, de la charité ou de la puissance politique. L'assistance aux naufragés sur les côtes métropolitaines, coordonnée par les amirautés, la protection navale et consulaire des corailleurs travaillant en Afrique du Nord, la prévention de la course barbaresque, l'appui naval aux réclamations consulaires manifestent, tout au long des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la prétention royale à régenter des périphéries maritimes et ultra-marines. Dès le règne de Louis XIV, la monarchie participe aux entreprises de libération des captifs français et européens en Afrique du Nord, la Couronne finissant par se substituer aux congrégations spécialisées<sup>51</sup>. La notion d'humanité est absente de l'engagement magnoludovicien dont l'objet est de sauver les catholiques de l'apostasie, tout en maintenant une filière d'approvisionnement carcérale musulmane et huguenote au profit de la Marine. Néanmoins, et bien que les protestants français soient les perdants de cette politique nord-africaine parfois hésitante et toujours brutale, le rachat des captifs européens prépare les esprits à concevoir la fin de la course barbaresque comme une cause pan-européenne<sup>52</sup>.

Les entreprises françaises dans l'aire méditerranéenne s'exercent toutefois dans un contexte de compétitions multilatérales et d'adversités multiples. En Méditerranée occidentale et sur ses périphéries atlantiques, la France doit tenir compte de la monarchie espagnole, longtemps prépondérante en Italie, où la France subit bien des avanies<sup>53</sup>, mais également de la Hollande, puis de l'Angleterre qui sont des puissances maritimes et navales de premier plan<sup>54</sup>. Les relations avec les satellites barbaresques de la Porte, que les Bourbons ne veulent ni ne peuvent tenir comme des interlocuteurs réguliers, sont également conflictuelles, ce qui entretient un sentiment d'insécurité jusqu'aux dernières années du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au Levant, où la position commerciale et politique de la France repose sur des atouts navals et diplomatiques dont sont dépourvues ses rivales<sup>55</sup>, l'ancien partenariat avec l'empire ottoman souffre de l'apaisement des relations austro-turques après la reconquête par Vienne de la Hongrie ottomane, tandis que la Porte subit de plein fouet, après 1770, les offensives russes en mer Égée comme en mer Noire<sup>56</sup>. Prépondérant depuis les années 1726-1730, pour connaître son apogée vers 1770, le commerce national au Proche-Orient décline par la suite. Outre l'anarchie régnant en Égypte, la concurrence manufacturière anglaise, mais

---

<sup>51</sup> Gaston Bonnet-Maury, « La France et la rédemption des esclaves en Algérie à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue des Deux Mondes*, 1906, p. 898-923 ; Roseline Grimaldi-Hierholtz, *L'ordre des Trinitaires*, Fayard, 1994, p. 64-65.

<sup>52</sup> Gillian Weiss, *Captifs et corsaires. L'identité française et l'esclavage en Méditerranée*, Toulouse, Anacharsis, 2014, p. 7, 103-137, 145, 267-312.

<sup>53</sup> Gaston Zeller. « La Monarchie d'ancien régime et ses frontières naturelles », *Revue d'histoire moderne*, t. 8, n° 9, 1933, p. 305-333.

<sup>54</sup> Stanley Walter Croucher Pack, *Sea Power in the Mediterranean. A Study of the Struggle for Sea Power in the Mediterranean from the Seventeenth Century to the Present Day*, Londres, Littlehampton Book Service, 1971.

<sup>55</sup> Paul Masson, *Le commerce français dans le Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1911 ; François-Charles Roux, *Les échelles de Syrie et de Palestine*, Paris, Geuthner, 1928 ; Jean-Pierre Farganel, « Les consuls pivots de l'organisation de la navigation commerciale et des stations navales au Levant aux XVII<sup>e</sup> & XVIII<sup>e</sup> siècles », Actes du Colloque de Toulon 12, 13 et 14 septembre 2002, *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Société Française d'Histoire Maritime, Délégation Méditerranée, Toulon, Les Éditions de la Nerthe, p. 81-102.

<sup>56</sup> Gaston Zeller, *La Méditerranée, l'Italie et la question d'Orient au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Centre de documentation universitaire, s. d. ; Jean-Pierre Farganel, « Les échelles du Levant dans la tourmente des conflits méditerranéens au XVIII<sup>e</sup> siècle : la défense des intérêts français au fil du temps », *Cahiers de la Méditerranée* [version numérique], n° 70 | 2005, mis en ligne le 12 mai 2006. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/854> ; Odile Moreau, *L'empire ottoman au XIX<sup>e</sup> siècle*, Armand Colin, 2020, p. 7-8, 14-15, 24.

également allemande, se fait plus forte, tandis que l'industrie textile languedocienne perd son ancienne réputation d'excellence<sup>57</sup>. Favorisé par les succès militaires et navals russes en mer Noire comme en mer Égée, l'essor du commerce grec mine enfin l'ancienne domination française sur le commerce maritime (ou « caravanier ») ottoman<sup>58</sup>. Si la France dispose toujours de zones d'influence privilégiées, ainsi l'archipel maltais où l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem se place sous l'égide des Bourbons, la Méditerranée demeure un théâtre d'oppositions locales, de confrontations et de compétitions, avant que les guerres de la Révolution (1792-1802) puis de l'Empire ne perturbent le rapport des forces, une phase d'expansion territoriale et politique précédant l'affaiblissement des capacités maritimes et commerciales en Afrique méditerranéenne comme au Levant<sup>59</sup>.

Après avoir contré la première coalition européenne, la France doit tenir compte, jusqu'en 1815, de l'hostilité britannique et de ses alliés. Pendant plus de deux décennies, la *Navy* ne cesse d'ouvrir des fronts secondaires, bat en brèche localement les efforts hégémoniques français, dont le blocus continental est la forme la plus ambitieuse, sauve les adversaires locaux de Napoléon en leur fournissant des armes, des marchandises et des conseillers<sup>60</sup>. Sans être mortellement dangereuse avant la mobilisation tardive de gros moyens militaires en Espagne, la stratégie d'attrition anglaise n'est jamais mise en échec. Au-delà de l'Adriatique et de l'Italie, la domination de la France est brève ; ses sphères d'influence périphériques sont rapidement menacées ; ses revers navals lourds enfin de conséquences<sup>61</sup>. Ainsi la défaite d'Aboukir (*Battle of the Nile*), le 1<sup>er</sup> août 1798, voue-t-elle à l'échec le projet proche-oriental, voire indien de Bonaparte, malgré la brillante contre-offensive diplomatique de Sébastiani à Constantinople<sup>62</sup>. Une longue décennie plus tard, la victoire

---

<sup>57</sup> M. Fouque, *Histoire raisonnée du commerce de Marseille, appliquée aux développements des prospérités modernes*, Paris-Toulon, Roset-Monge et Villamus, 1843, p. 132 ; François Crouzet, *La guerre économique franco-anglaise au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Fayard, 2008, p. 219-237 ; Gilbert Buti, « Des goûts et des couleurs. Draps du Languedoc pour clientèle levantine au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Rives méditerranéennes*, 29, 2008, p. 125-140 ; Danielle Trichaud-Buti et Gilbert Buti, *Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colore le monde XVI-XXI<sup>e</sup> siècle*, CNRS éditions, 2021, p. 188-211.

<sup>58</sup> Cf. Daniel Panzac, *La caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS, 2004 ; Alain Blondy, *Campagne de Jean-François de Village*, Paris, éditions Bouchène, 2010.

<sup>59</sup> Francis Pomponi, « Les îles du bassin occidental de la Méditerranée et la « redécouverte » par la France d'une politique méditerranéenne (1769-1799) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, 1, 1998, p. 1-32 ; Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII<sup>e</sup> siècle. Des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, Éditions Bouchène, 2002 ; Amaury Faivre D'Arcier, *Les Oubliés de la Liberté. Négociants, consuls et missionnaires français au Levant pendant la Révolution (1784-1798)*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2007 ; Léon Kontente, *Les Français du Levant dans la tourmente de la Révolution (1789-1814) - Les échelles de la mer Égée*, Libra Kitap, 2018 (non consulté).

<sup>60</sup> Alexander Mikaberidze, *Les guerres napoléoniennes. une histoire globale*, Flammarion, 2020, p. 140-145, 224-229, 310-316, 652, 786-787.

<sup>61</sup> Gérard Groc, « La Méditerranée, une ouverture diplomatique de la Révolution française en Orient », dans Ch. Villain-Gandossi, L. Durtteste et S. Busuttill (sous la dir. de), *Méditerranée, (...), op. cit.*, t. 1, p. 123-130 ; Gilbert Buti, « Convois pour l'expédition d'Égypte », *Cahiers de la Méditerranée*, « Bonaparte, les îles méditerranéennes et l'appel de l'Orient », Actes du colloques d'Ajaccio, 29-30 mai 1998, n° 57, 1, 1999, p. 173-205.

<sup>62</sup> *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 52-53, Dossier « Les Arabes, les Turcs et la Révolution française », 1989, p. 5-254 ; Romain H. Rainero, « Napoléon et la grande stratégie diplomatique en Orient : la première mission d'Horace Sébastiani dans l'Empire ottoman (1801-1802) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, 1, 1998, p. 289-305 ; Michèle Battesti, *La bataille d'Aboukir. Nelson contrarie la stratégie de Nelson*, Economica, 1999.

britannique dans l'Adriatique au large de Lissa, le 11 mars 1811, condamne la prépondérance régionale française, les Anglais s'emparant entre 1809 et 1814 de toutes les îles Ioniennes<sup>63</sup>.

### 1. La Méditerranée après 1815 : une concentration inédite d'enjeux et d'intérêts

Au lendemain des deux traités de Paris (30 mai 1814 ; 20 novembre 1815) et du congrès de Vienne (18 septembre 1814-9 juin 1815), la France abandonne ses places fortes comme ses bases navales italiennes. Tandis que l'Autriche domine les Duchés, s'empare de la Lombardie et récupère la Vénétie, le Piémont reçoit Gènes et la Ligurie et reprend toute la Savoie<sup>64</sup>. Chassée d'Espagne en 1813, la France n'y possède plus la moindre position. De médiocre superficie, les îles Ioniennes, qui forment un protectorat britannique, et l'archipel maltais, cédé à la Couronne britannique par le premier traité de Paris de 1814, confirment la mainmise britannique sur la Méditerranée centrale<sup>65</sup>. Malgré une spectaculaire contraction des forces navales anglaises, les unités de la *Navy* bénéficient à La Valette comme à Corfou d'infrastructures portuaires d'une certaine importance. Couplés aux facilités que leur offrent Gènes et Naples, ces moyens permettent de constituer et d'entretenir une station permanente couvrant, au début de l'ère victorienne, les deux bassins méditerranéens<sup>66</sup>. Ayant perdu ses bases étrangères en Méditerranée occidentale, la France de la Restauration est également en fâcheuse posture au Levant. En dépit de quelques tensions et ruptures, la Grande Nation a certes su préserver sa position politique, défendre ou récupérer les privilèges accordés aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, mais sa position commerciale n'est pas bonne<sup>67</sup>. Elle doit en effet y affronter la concurrence des produits britanniques puis allemands, mais également le dynamisme maritime hellénique. Sa récente rétractation territoriale, maritime et commerciale ne conduit pas toutefois à l'effacement régional de la France<sup>68</sup>. Le concert des nations victorieuses a laissé en effet aux frères de Louis XVI les éléments d'un relèvement méditerranéen que veulent la Couronne, le commerce marseillais et ... la Marine.

---

<sup>63</sup> Édouard Even, « Le capitaine de vaisseau Bernard Dubourdieu (1783-1811) vaillant marin bayonnais de la République et de l'Empire », *Études d'Histoire maritime* 12, Marins et Océans III, Commission française d'Histoire Maritime, 1992, p. 103-117 ; Patrick Louvier, *La puissance navale et militaire britannique en Méditerranée 1840-1870*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2006, p. 17-22.

<sup>64</sup> Sylvain Milbach, « La Savoie entre deux annexions » (1792-1858) », dans Sylvain Milbach (sous la dir. de), *1860. La Savoie, la France, l'Europe*, Actes du colloque de l'Université de Savoie, 22-26 novembre 2010, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, p. 17-46 ; Alexandre Ruelle, « Désenclaver le Piémont-Savoie : les aspirations maritimes d'un État montagnard », *Rives méditerranéennes*, 58, 2019, p. 153-171.

<sup>65</sup> Article 7 du traité du 30 mai 1814. Cf. <https://mjp.univ-perp.fr/traites/1814paris.htm>

<sup>66</sup> P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 26-27.

<sup>67</sup> Georgios V. Nikolaou, « La question de la protection des Français et de leurs protégés (*beratlis*) dans l'Empire ottoman : le cas du Péloponnèse (début du XIX<sup>e</sup> siècle) », *Études Balkaniques*, vol. 22, n° 1, 2017, p. 65-91.

<sup>68</sup> Jules Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, Marseille, 1834.

## 1. 1. Reconstituer la présence nationale dans les deux bassins de la Méditerranée : le patient travail des monarchies constitutionnelles (1815-1848)

Comme par le passé, la défense comme le redressement des intérêts nationaux sont placés sous la responsabilité conjointe de la Guerre, du ministère de la Marine et des Colonies, des Affaires étrangères, enfin des Finances et du Commerce. La réorganisation comme la professionnalisation accrue des agences consulaires forment le premier volet de cet engagement que sert le relèvement militaro-naval de la France. Conservant, en 1815, l'intégralité de ses frontières terrestres et maritimes de 1791, la France est donc toujours souveraine en Corse, où les médecins militaires acquièrent, sous la Restauration, une connaissance aigüe de la malaria qu'ils combattront en Algérie en 1830 et par la suite<sup>69</sup>. En dépit de la livraison des bases navales étrangères, d'importantes mesures de désarmement et de maladroites mesures d'épuration, la France demeure la première puissance militaire et navale en Méditerranée occidentale<sup>70</sup>. Assez vite, la gestion comme le commandement des forces armées reviennent aux meilleurs éléments du Premier Empire, tels Bourmont, Rigny, Duperré ou Jurien de La Gravière. Ce sont ces vétérans qui assument, et mènent à bon terme, l'expédition d'Espagne de 1823, la campagne de Morée, enfin la conquête d'Alger en 1830<sup>71</sup>. Au contact des marines anglaise et américaine, les marins français comprennent le retard pris dans certaines branches techniques et s'efforcent de le surmonter. Des mesures de bon sens, telles que le relèvement des compétences des préfets maritimes en 1826 et l'augmentation des salaires, ainsi que l'influence d'administrateurs aguerris, ainsi le baron Jean Tupinier (1779-1850), confortent l'esprit d'émulation qui anime la marine de guerre sous Charles X. Parallèlement, la mise au point des canons obusiers, ainsi que la standardisation des batteries de canons renforcent la puissance de feu des navires de ligne et des frégates<sup>72</sup>. L'intérêt porté aux machines à vapeur dans les arsenaux puis sur mer est facilité par un corps de spécialistes suivant de près ce qui se passe outre-Manche d'où certains ingénieurs et contremaîtres passent en France<sup>73</sup>.

Ces divers efforts et mesures sont au service d'une politique de grandeur dynastique afin de renouer la chaîne des temps passés. Le soutien à la couronne d'Espagne en 1823, l'engagement de la France au Levant durant la guerre d'indépendance hellénique (1821-1830), la surveillance des affaires italiennes enfin sont les grands articles de cette politique de relèvement régional qui, *nolens volens*, recourt aux moyens militaires et navals. La restauration du pouvoir des Bourbons d'Espagne exige, en 1823, l'envoi d'un corps expéditionnaire et le déploiement, d'une ampleur sans précédent depuis deux décennies, d'une armée navale et d'une flotte de transports de troupes. L'envoi d'une

<sup>69</sup> Claire Fredj, « Soigner une colonie naissante : les médecins de l'armée d'Afrique, les fièvres et la quinine, 1830-1870 », *Le Mouvement Social*, vol. 257, n° 4, 2016, p. 26-27.

<sup>70</sup> Bernard Lutun, « 1814-1817 ou l'épuration dans la Marine », *Revue historique*, n° 583, 1992, p. 61-86 ; *idem*, *1814-1817, L'épuration dans la Marine française*, L'Harmattan, 2006.

<sup>71</sup> René Bittard des Portes, *Les campagnes de la Restauration (Espagne-Morée-Madagascar - Alger)*, édition reprint, Genève, Slatkine, 1975.

<sup>72</sup> Thomas Adams, « Artillerie et obus », dans *Marine et Technique (...), op. cit.*, p. 191-200.

<sup>73</sup> Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la marine française au XIX<sup>e</sup> siècle*, 2 t., Vincennes, Service historique de la Marine, 2001. (Par la suite BRISOU I-II).

forte ambassade à Constantinople en 1815-1816 est l'occasion de reconstituer la station du Levant chargée de missions de renseignement et de montrer le pavillon sur des côtes qui n'avaient plus vu de navires de guerre français depuis des années. Les liens amicaux avec le vice-roi d'Égypte — Méhémet Ali (Muhammad Ali) — sont parallèlement entretenus par des missions militaires et navales<sup>74</sup>. Réaffirmée, la protection diplomatique des catholiques orientaux s'inscrit dans cette restauration des chaînes symboliques unissant la France de Saint-Louis et de Louis XIV à celle de Louis XVIII<sup>75</sup>. Bien que son premier objet soit d'épauler le relèvement commercial et de sécuriser la mer Égée, où les prédatons se multiplient après 1821, l'action navalo-consulaire donne à la France les moyens de jouer un rôle certain et remarqué dans le règlement douloureux de la question grecque (1825-1830)<sup>76</sup>. Pour le gouvernement de Charles X, la guerre d'indépendance hellénique est l'occasion de reconsidérer les bénéficiaires de son action. Dès la Restauration, les sources diplomatiques et navales parlent soit de « devoir d'humanité » soit de « glorieuse obligation » pour désigner ce que nous appelons « intervention humanitaire » navale. Saluée bien au-delà de la société navale, la victoire de Navarin, le 20 octobre 1827, précède de quelques jours le sacrifice de l'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson (1796-1827), se faisant sauter avec sa prise plutôt que de l'abandonner à des forbans grecs. Médiatisés, ces faits d'armes contribuent au relèvement de la Marine aux yeux de l'opinion<sup>77</sup>.

Parvenant soudainement au pouvoir aux lendemains des Trois Glorieuses, la Maison d'Orléans n'entend pas renoncer à cet héritage matériel, humain et symbolique. Bien au contraire, le nouveau monarque exalte l'ancienneté de la présence française en Méditerranée centrale et orientale dont Louis IX (1214-1270), mort devant Tunis, devient la figure tutélaire. La construction de la chapelle Saint-Louis de Carthage illustre ainsi une appropriation savante et mémorielle de l'Afrique du Nord et du Proche-Orient à laquelle participent alors des commandes picturales, l'histoire savante des Croisades, mais également l'invention des ruines romaines comme des inscriptions paléo-chrétiennes en Afrique du Nord<sup>78</sup>. La fondation de l'École française d'Athènes en 1846 répond également à la conjonction d'enjeux et d'intérêts tant politiques — le philhellénisme — que diplomatiques<sup>79</sup>. Au Liban, le gouvernement comprend, non sans les trouver bien embarrassants, les

<sup>74</sup> Daniel Panzac, « Médecine révolutionnaire et révolution de la médecine dans l'Égypte de Muhammad Ali : le Dr. Clot-Bey », *Revue du Monde musulman et de la Méditerranée*, 52-53, 1989, p. 95-110 ; *idem*, « Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco-égyptien (1830-1840) », *Cahiers de la Méditerranée*, 84, 2012, p. 367-368.

<sup>75</sup> Comte de Forbin, *Voyage dans le Levant en 1817 et 1818*, Paris, 1819, I-II. Forbin (comte de), *Voyage dans le Levant en 1817 et 1818*, Paris, 1819.

<sup>76</sup> A. Massé, *Un empire informel (...)*, *op. cit.*, p. 400-408.

<sup>77</sup> Moeata Rey, *L'impact iconographique de la bataille de Navarin, 1827-1927*, Master 1 Histoire militaire, Défense et Politique de Sécurité, Université Paul-Valéry, P. Louvier (dir.), année 2009-2010 ; Bruno Bisson, « L'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson (1796-1827) : chemins de mémoire », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 71, décembre 2011, p. 105-117 ; <https://patrimoine.lorient.bzh/histoire/architecture/patrimoine-mobilier/statues-et-sculptures/statue-dhippolyte-magloire-bisson/>.

<sup>78</sup> Pierre Gandolphe, « Saint-Louis de Carthage », *Cahiers de Byrsa*, vol. I, 1951, p. 269-306.

<sup>79</sup> Étienne Roland, « L'école française d'Athènes 1846-1896 », *Bulletin de correspondance hellénique*, vol. 120, livre. 1 1996, p. 3-22 ; Ève Gran-Eymerich, « L'archéologie française en Grèce : politique archéologique et politique méditerranéenne 1798-1945 », dans Étienne Roland (sous la dir. de), *Les politiques de l'Archéologie du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à l'orée du XXI<sup>e</sup> s.*, Athènes, EFA, 2000, p. 63-79.

enjeux politiques, médiatiques et diplomatiques de l'action humanitaire qu'ils inscrivent comme une mission pérenne de la Marine. Au-delà des enjeux dynastiques que porte cette politique de grandeur, la monarchie de Juillet entend rendre à la France son ancien rang commercial en Méditerranée orientale. Les marchés de la mer Noire, de la mer Rouge et de l'Océan Indien forment alors un horizon d'ambitions commerciales et manufacturières pour les maisons de commerce qui lorgnent aussi sur le monde extrême-oriental<sup>80</sup>. La grande chance des gouvernements qui se succèdent à Paris entre 1814 et 1848 est d'avoir pu s'appuyer à l'est de Malte sur des dynamiques nationales, spirituelles, commerciales et industrielles.

En premier lieu, la politique de grandeur de Méhémet Ali comme l'ouverture des marchés arabo-musulmans, que promeut la très influente diplomatie libre-échangiste britannique, facilitent l'établissement de centaines de Français en Méditerranée orientale. Ce sont dans les ports moyens – La Canée – et majeurs – Smyrne, Beyrouth, Constantinople – que la plupart de ces expatriés français et leurs proches s'établissent. Dressant au début de la guerre de Crimée la liste des principaux points de commerce français dans les mers du Levant, le ministre Théodore Ducos (1801-1855) nomme Smyrne (auj. Izmir), Salonique (auj. Thessalonique), Thaso (Thasos), Adramitty, Metelin (Mytilène), Scio (Scios), Samos, Candie (auj. Héraklion/*Iraklio*), Rhodes, Chypre, Alexandrie, Beyrouth et Lattaquié (al-lāḍiqiyya) puis énumère six ports grecs, continentaux et insulaires, où le commerce national est également représenté. Ces commerçants, ces médecins, ces ingénieurs-mécaniciens, mais également ces avocats et ces gens de presse forment d'influents communautés que rejoignent, ou précèdent, d'actives équipes missionnaires catholiques, masculines et féminines. L'action médicale, charitable et scolaire de ces congrégations permet au français de concurrencer et parfois de remplacer l'italien qui était, à l'âge moderne, la langue de culture et d'administration des élites tunisiennes, levantines et proche-orientales<sup>81</sup>. L'industrialisation rapide du littoral provençal sous la monarchie de Juillet, mais également l'adaptation de l'industrie lyonnaise à la soie libanaise, importée massivement après 1845, dynamisent enfin les flux d'importation transméditerranéens via Marseille<sup>82</sup>. Les oliveraies tunisiennes et crétoises, les magnaneries libanaises, les champs de coton égyptiens sont progressivement intégrés aux circuits

---

<sup>80</sup> Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous la Restauration », dans Faruk Bilici, Ionel Candea, Anca Popescu (sous la dir. de), *Enjeux politiques, économiques et militaires en mer Noire (XIV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles). Études à la mémoire de Mihail Guboglu*, Braïla, Musée de Braïla, Éditions Istros, 2007, p. 655-676 ; Guy Durand et Jean-François Klein, « Une impossible liaison ? Marseille et le commerce à la Chine, 1815-1860 », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 57-1, n° 1, 2010, p. 139-167.

<sup>81</sup> M. Baumont, *La Méditerranée (...), op. cit.*, t. II, p. 162 ; F. Garcin, « Un notable français du Caire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 30, 1980, p. 71-99 ; Christian Windler, *La diplomatie comme expérience de l'autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)*, Paris, Librairie Droz, 2002, p. 413-418 et 422-426 ; Nathalie de Oliveira, « L'expansion des Frères des Écoles chrétiennes au Levant (1840-1939) », dans Patrick Cabanel, (dir.), *Une France en Méditerranée. Écoles, langue et culture françaises, XIX<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècles*, Créaphis, 2006, p. 228 ; Oliver Jens Schmitt, « Levantins, européens et jeux d'identité », dans Marie-Carmen Smyrnelis (dir.), *Smyrne, la ville oubliée ? 1830-1920*, Autrement, 2006, p. 106-119.

<sup>82</sup> Maurice Févret, « La sériciculture au Liban. Première partie : sa fortune passée », *Revue de géographie jointe au Bulletin de la Société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise*, vol. 24, n° 3, 1949, p. 247-260. DOI : <https://doi.org/10.3406/geoca.1949.5332> ; Guy Durand, « Le monde des soies : le marché lyonnais des soies asiatiques », *Cahiers d'Histoire*, XL/3-4, 1995, p. 323-335.

d'approvisionnement des ports méridionaux, particulièrement Marseille<sup>83</sup>. Moins spectaculaire, le développement des communautés françaises dans les ports bulgares (Varna), ukrainiens, espagnols, marocains, siciliens (Palerme, Marsala) et péninsulaires accompagne le développement du commerce d'exportation des richesses naturelles et de leur sous-produits tels que le soufre, le vin et les cuirs<sup>84</sup>. Le degré d'enracinement de ces milliers d'expatriés varie beaucoup, mais à l'échelle d'un port ou d'un district côtier, certaines figures sont une active avant-garde de la France, capables de donner aux agents de la France toutes les informations utiles. Établi dans le sud du Péloponnèse après l'expédition de Morée, dont il avait assuré une partie du ravitaillement, l'entrepreneur Fournain apparaît ainsi, quatre décennies plus tard, sous les traits d'un « Monsieur Madeleine » jouissant « dans le pays d'une considération justement méritée par la loyauté de son caractère et le bien qu'il répand autour de lui<sup>85</sup> ».

Au-delà de ces éléments économiques qui relèvent de la catégorie datée, inexacte, mais commode du *hard power*, la France tient une place très particulière dans les imaginaires régionaux depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les libéraux d'Espagne et d'Italie, les premiers patriotes grecs, mais également les partisans arabes et turcs du réformisme voient dans la France révolutionnaire la matrice comme le modèle d'un monde méditerranéen rajeuni par le patriotisme et les Lumières. Cet idéal messianique traverse également l'opinion instruite nationale. Sous la Restauration, la cause philhellène suscite à Paris, dans le Midi comme dans le reste du pays, un mouvement de soutien qui transcende les fidélités politiques et dynastiques<sup>86</sup>. D'autres entreprises armées contemporaines répondent aux aspirations progressistes. Libérant certes les Bourbons d'Espagne de l'emprise du parti constitutionnel, l'armée du duc d'Angoulême protège et ramène en France en 1823 une partie des adversaires libéraux de Ferdinand VII<sup>87</sup>. L'expédition d'Alger réalise le programme d'ingérence armée en Afrique du Nord que soutenaient, depuis le congrès de Vienne, des groupes de pression nationaux et européens<sup>88</sup>. Sous la monarchie de Juillet, l'appui français à la cause de la reine Isabelle II (1833-1868) comme le soutien à l'Égypte de Méhémet Ali s'appuient sur une perception très complaisante du libéralisme politique espagnol comme des progrès de l'occidentalisation au

<sup>83</sup> Malgré la raréfaction de la matière première et la mise au point de produits mixtes sous la Restauration. Cf. Xavier Daumalin et Olivier Raveux. « Marseille (1831-1865). Une révolution industrielle entre Europe du nord et méditerranée », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 56, n° 1, 2001, p. 166.

<sup>84</sup> Jean-Louis Miège, *Les Européens à Casablanca au XIX<sup>e</sup> siècle : 1856-1906*, Paris, Larose, 1954 ; Ivan Roussey, « Le consul français : un intermédiaire de la modernisation occidentale dans les Balkans au XIX<sup>e</sup> siècle », *Études Balkaniques*, vol. 22, n° 1, 2017, p. 93-110.

<sup>85</sup> Service historique de la Défense-Vincennes-Marine (par la suite SHD-V-M), BB 4-1481, C<sup>mt</sup> du *Forbin* au c<sup>mt</sup> de la station du Levant, 11 septembre 1868.

<sup>86</sup> Pierre Echinard, *Grecs et Philhellènes à Marseille, de la Révolution française à l'indépendance de la Grèce*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 (non consulté) ; Elisabeth Papagéorgiou-Provata, « Le retentissement de la bataille de Navarin dans la vie culturelle et artistique de Toulouse », *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, t. 99, n° 178, 1987, p. 209-226 ; Denys Barau, « Le Midi méditerranéen : une terre d'élection pour le philhellénisme français ? », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 98, 2020 ; URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/11524>.

<sup>87</sup> [http://portal-militaergeschichte.de/larroche\\_expedition](http://portal-militaergeschichte.de/larroche_expedition)

<sup>88</sup> Tilman Hannemann, « Brême et la lutte anti-pirate (1814-1819) : un prélude à l'action coloniale contre les Barbaresques », dans Ahcène Abdelfettah et al. (dir.), *Savoirs d'Allemagne en Afrique du Nord. XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Aubervilliers, éditions Bouchène, 2012, p. 73-96.

Proche-Orient<sup>89</sup>. Les inflexions conservatrices de la Restauration et de la monarchie de Juillet, qui se rapproche de l'Autriche entre 1845 et 1848 sur la question italienne, ne réduisent pas au silence cette orientation réformatrice et libérale<sup>90</sup>. Les décennies 1825-1845 sont également décisives au regard des enjeux humanitaires que la France considère de son ressort. La défense des biens des expatriés comme leur sécurité prennent une importance nouvelle avec l'installation de milliers de nationaux et de sujets coloniaux dans les territoires confrontés à la guerre civile comme la Catalogne ou la Sicile. Au Levant, il ne s'agit certes plus de contrer les agissements d'un gouverneur rapace, dont les « mangeries » et les pratiques monopolistiques étaient particulièrement craintes au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'empire ottoman et ses principaux tributaires parviennent, peu à peu, au siècle suivant à se faire assez bien obéir de leurs agents dans les ports marchands. Les communautés européennes n'ont plus ainsi à craindre ni l'arbitraire ni le déchaînement des janissaires, anéantis durant l'été 1826<sup>91</sup>. En revanche, les tensions socio-économiques, mais également les crises ethno-confessionnelles rythment la modernisation politique (et fiscale) des États musulmans à laquelle sont hostiles d'importantes franges de la population. Les communautés européennes ne sont certes pas les plus exposées, mais ces troubles touchent les minorités indigènes, chrétiennes ordinairement, dont la confession, le statut et le rôle économique ou culturel sont des enjeux européens et français. Tenus pour les pionniers de la modernisation de l'Asie Mineure, les catholiques d'Orient, qu'ils soient arabophones ou non, bénéficient d'une forme de doctrine d'interposition voire de protection, mais dont les formes et l'intensité dépendent beaucoup des circonstances. Reprenant cette politique de bienveillance envers les minorités et l'idéalisme réformateur des premières années de la monarchie de Juillet, la Deuxième république et surtout le Second empire inscrivent, en outre, l'émancipation des peuples balkaniques et l'autonomie provinciale dans leur agenda, à la grande indignation de l'Autriche et de la Russie. Cette ambition de jouer un rôle de *leadership* politique accompagne les progrès d'un *soft power* éducatif et spirituel. La figure de la France « de toujours », protectrice des faibles et des chrétiens, généreuse et désintéressée, nourrit un roman national que propagent les missionnaires comme les congrégations enseignantes françaises<sup>92</sup>. Pour une large part, ce travail de promotion et d'interposition est le fait de la société civile. Si les moyens financiers et matériels des plus grandes ONG contemporaines sont infiniment supérieurs à ceux dont disposaient, avant 1914, les philanthropes et les associations confessionnelles et charitables, la répartition des tâches humanitaires entre les institutions privées, les églises et les États est une réalité ordinaire au XIX<sup>e</sup> siècle, particulièrement en Afrique du Nord

---

<sup>89</sup> Daniel Panzac et André Raymond (sous la dir. de), *La France & L'Égypte à l'époque des vice-rois, 1805-1882*, Institut français d'archéologie orientale, 2002.

<sup>90</sup> Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, « Lamartine et Pie IX : La France face à la question nationale italienne en 1846-1849 », *Revue historique de droit français et étranger*, Sirey, Dalloz, 2006, 84 (1), p.71-85. halshs-00192966.

<sup>91</sup> O. Moreau, *L'Empire ottoman (...)*, *op. cit.*, p. 52-55.

<sup>92</sup> Claude Prudhomme, « Missions catholiques et rivalités culturelles en Méditerranée orientale (1870-1914) », dans P. Cabanel (dir.), *Une France (...)*, *op.cit.*, p. 39-48.

comme au Levant<sup>93</sup>. Bien connus des pouvoirs publics au milieu du siècle, les succès éducatifs des missionnaires et des religieuses français donnent une légitimité nouvelle à la thèse d'une vocation civilisatrice de la France dont les chrétiens, mais également les femmes doivent être les premiers bénéficiaires. Loin de la réduire, les violences anti-maronites de 1845 puis de 1860, ainsi que l'activité des sociétés protestantes anglo-saxonnes renforceront l'espérance d'une croisade spirituelle et morale, toute catholique et française<sup>94</sup>. Dans une moindre mesure, la traite maghrébine et proche-orientale, dont les routes et les flux sont très bien connus, motive également l'action des associations spécialisées, surtout britanniques et protestantes<sup>95</sup>. Cette dilatation de l'influence française est-elle compromise par les changements dynastiques, les révolutions ou par les revers internationaux ?

## 1. 2. Des intérêts qui résistent aux crises du milieu du siècle jusqu'à la Grande Guerre

La seconde crise de Syrie de 1840 s'avère sans conséquence locale grave, mais confirme l'impossibilité d'une politique solitaire au Levant. Si la défaite de 1870-1871 n'entraîne pas la cession de territoires méditerranéens ni même l'abandon d'une zone d'influence, la priorité est désormais donnée aux questions frontalières comme aux relations franco-allemandes. Ces considérations pèsent dans la décision parlementaire et gouvernementale de ne pas s'associer aux Britanniques en Égypte en 1882 dans la réduction de la révolte nationaliste. Bien que les gambettistes, mais également certains conservateurs y voient l'acceptation d'une position secondaire au profit du Royaume-Uni, la présence culturelle et missionnaire de la France et, bien plus encore, son influence financière demeurent solides<sup>96</sup>. Au commencement du XX<sup>e</sup> siècle, les enjeux matériels — financiers et commerciaux —, mais également humains, intellectuels et « moraux », pour reprendre une catégorie commode de la diplomatie d'influence, atteignent leur acmé.

Les intérêts humanitaires sont désormais considérables. Avec la mondialisation, la présence émigrée nationale se renforce de la Catalogne à la Sicile comme dans les ports du Levant et de la

---

<sup>93</sup> Nora Seni, « Figure du banquier/philanthrope. Grandes familles juives et grecques à Istanbul au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Walid Arbid, Salgur Kançal, Jean-David Mizrahi, Samir Saul, *Méditerranée, Moyen Orient : 2 siècles de relations internationales, Hommage à Jacques Thobie*, IFEA, L'Harmattan, 2003, p 159-168 ; Nora Seni, Sophie Basch, « L'essor des études orientales au XIX<sup>e</sup> siècle dans ses relations avec la philanthropie », dans Sophie Basch, *L'Orientalisme? les Orientalistes et l'Empire ottoman de la fin du XVIII<sup>e</sup> s. à la fin du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 2011, p. 321-329.

<sup>94</sup> Vincent Cloarec, « La France du Levant ou la spécificité impériale française au début du XX<sup>e</sup> siècle », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, t. 83, n° 313, 1996, p. 5-19 ; Jérôme Bocquet, « Le collège Saint-Vincent des pères lazarisites de Damas : l'enseignement français en Syrie (1864-1967) », *Documents pour l'histoire du français langue étrangère ou seconde*, 32, 2004, mis en ligne le 23 octobre 2011 : <http://journals.openedition.org/dhfiles/1271> ; Brunehilde Imhaus, « La francophonie en Chypre du XII<sup>e</sup> à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Évolution historique et sociologique », *ibidem*, mis en ligne le 01 janvier 2012 : URL : <http://journals.openedition.org/dhfiles/1232> ; Ekrem Aksoy, « La francophonie en Turquie de l'Empire à nos jours », *Documents pour l'histoire du français langue étrangère ou seconde* [version électronique], 38/39, 2007, mis en ligne le 18 décembre 2010 : <http://journals.openedition.org/dhfiles/138>.

<sup>95</sup> Mohamed Ennaji et Khalid Ben Shrir, « La Grande-Bretagne et l'esclavage au Maroc au XIX<sup>e</sup> siècle », *Hesperis-Tamuda*, vol. XXIX, fasc. 2, 1991, p. 249-281.

<sup>96</sup>Cf. Jean Riffiet, *Les oeuvres françaises en Syrie (1860-1923)*, Paris, L'Harmattan, 2000. Non consulté.

mer Égée. À la Belle Époque, Alexandrie, Constantinople, Beyrouth et Smyrne comptent ainsi plusieurs dizaines de milliers de ressortissants français<sup>97</sup>. Le devoir de protéger les vies humaines s'étend de droit à tous les citoyens français expatriés comme aux sujets impériaux, majoritairement nord-africains, tels les deux mille Algériens qui forment, en 1860, la suite de l'émir Abd-el Kader établi à Damas sous le Second empire. À ce premier cercle de citoyens français et de sujets impériaux, la France associe les ressortissants des États qui, tel le Saint-Siège en 1856, ont confié à la France le soin de protéger leurs sujets et leurs intérêts économiques. Comme toute grande puissance maritime, la France doit également prendre sous son pavillon les Européens privés de l'appui consulaire ou naval de leur Nation. Il n'est pas rare ainsi que des Belges, des Helvètes ou des Scandinaves trouvent refuge sous le pavillon de la France. La protection consulaire et navale, dont les formes sont très variables, n'est pas limitée aux Européens. Peuvent également y prétendre les juifs maghrébins comme les minorités ethno-confessionnelles des mondes hellénique, arabe et turc. Initialement prévue pour les catholiques romains des Cyclades, les « Latins de l'Archipel », l'action navale s'étend aux Maronites, particulièrement entre le début des années 1840 et les grands massacres perpétrés par les Druzes et les musulmans en 1860. Au second XIX<sup>e</sup> siècle, la confession des minorités « à protéger » cesse d'être un élément déterminant des interventions françaises et occidentales, diplomatiques et matérielles<sup>98</sup>. L'urgence seule sert à déterminer ce qui peut et doit être fait. Dans les deux dernières décennies qui précèdent la Grande Guerre, les Arméniens de la région du golfe d'Alexandrette, comme les musulmans de Crète persécutés par leurs compatriotes chrétiens sont ainsi les grands bénéficiaires de l'aide navale française et internationale. 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 populations maronites, arméniennes et turco-crétoises se comptent en revanche en dizaines de milliers d'âmes. En 1897-1898, les campagnards musulmans crétois, dont les forces navales européennes couvrent l'exode vers les ports du nord, ne comptent pas moins de 50 000 personnes. Les intérêts matériels et culturels sont non moins considérables. Outre le quadruplement des investissements dans l'empire ottoman entre 1881 et 1899, la France participe, par ses ventes d'armes et de matériels, à l'émergence des états nouveaux des Balkans et de la mer Égée<sup>99</sup>. En dépit de la concurrence anglo-saxonne, le rayonnement des écoles francophones, essentiellement catholiques et israélites, subventionnées ou non par la France, est sans égal, ces établissements recevant quelque 200 000 enfants et adolescents. Réorganisée après 1873 pour affronter la concurrence savante allemande, l'École française d'Athènes enregistre de beaux succès,

<sup>97</sup> L'estimation chiffrée est délicate, faute d'enquêtes consulaires systématiques et régulières au long du siècle. Pour la seule circonscription de Constantinople, la communauté française double entre 1895 et 1913. Les communautés algériennes et tunisiennes vivant en Syrie comme en Palestine au second XIX<sup>e</sup> siècle ont fait l'objet d'un comptage assez régulier et précis, mais sans que leur nombre exact soit possible à reconstituer sur le siècle.

Jacques Thobie, *Les intérêts économiques, financiers et politiques français dans la partie asiatique de l'empire ottoman de 1895 à 1914*, t. 1, thèse d'histoire, Paris I, 1973, p. 22-27 ; Pierre Bardin, *Algériens et Tunisiens dans l'Empire ottoman de 1848 à 1914*, Paris, C.N.R.S. éditions, 1979, p. 8-12.

<sup>98</sup> Emmanuel Naquet, « Paix, humanitaire et droits de l'Homme. Notes sur des acteurs de la société civile au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », *Cahiers d'Histoire. Revue d'Histoire critique*, 127, 2015, p. 33-50.

<sup>99</sup> Patrick Louvier, « L'assistance de la France aux marines secondaires de la Méditerranée orientale et de la mer Noire du Second empire à la Grande Guerre (1860 environ-1914) », *Stratégique*, dossier « Armes et relations internationales (XIX<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècles) », 118, 2018, p. 109-126.

bien que l'Allemagne et le Royaume-Uni obtiennent respectivement les résultats les plus spectaculaires dans l'Attique puis en Crète<sup>100</sup>.

Le vrai décrochage régional de la France se situe après 1914. Le premier conflit mondial permet certes à la France d'accentuer son emprise politique au Proche-Orient et consolide la mainmise coloniale en Tunisie comme au Maroc, mais l'entre-deux-guerres marque la fin d'une ère. La difficile réorganisation de l'Europe continentale après 1919, la « question allemande » puis la montée de l'hitlérisme, la défaite de 1940 et le brutal effondrement de l'influence de la France replacent ses enjeux méditerranéens et proche-orientaux sur une échelle plus large. Au début de la guerre froide, la France bénéficie, certes, d'un bref moment de répit. Malgré la Défaite, l'Afrique méditerranéenne française paraît être l'ultime, mais stable réduit de la France face à la menace soviétique, tandis que le Proche-Orient, surtout égyptien et libanais, conserve son ancrage francophone et francophile. La crise de Suez puis la décolonisation brutale de l'Algérie confirment un déclin que ni la possession de l'arme nucléaire, ni la politique arabe du général de Gaulle et de ses successeurs ne peuvent contrer<sup>101</sup>. L'évanouissement des judaïsmes maghrébins, l'exode des Européens de l'Afrique méditerranéenne, la destruction en cours des chrétientés d'Orient ont miné la francophonie proche-orientale et simplifié les représentations collectives du monde méditerranéen sur la base de vieux et redoutables clivages<sup>102</sup>. La position militaire et navale de la France est enfin confrontée à de nouvelles concurrences géopolitiques comme à la course aux armements navals et aériens<sup>103</sup>. Au début de ce siècle, l'insécurité mafieuse transbalkanique et maghrébine, l'effondrement économique du Liban, l'intensité des flux migratoires, les attaques de terreur contre les lieux de villégiature maghrébins, l'émergence de puissances régionales anti-occidentales ont démontré l'inanité des mensonges d'État les plus apaisants sur « la Méditerranée-matrice-des-civilisations<sup>104</sup> ». Dans cette aire, redevenue dangereuse et sinistre, la Marine demeure le premier fer de lance, l'égide, la vigie et le bouclier de la Nation<sup>105</sup>.

## 2. De belles, mais trompeuses formules pour mesurer le rapport régional des forces

Si le XIX<sup>e</sup> siècle est bien le grand siècle de la France en Méditerranée ou le siècle le plus français de la Méditerranée, on ne peut prendre au pied de la lettre deux formules exprimant cet

<sup>100</sup> É. Roland, « L'École... » art. cité, p. 11-12.

<sup>101</sup> Jacques Frémeaux, « La France et les exportations d'armements au Proche-Orient de la fin de la guerre d'Algérie à la première guerre du Golfe », *Revue historique des armées*, 246, 2007, p. 110-119.

<sup>102</sup> Angelos Dalachanis, « Une migration instrumentalisée : politiques étatiques et pratiques institutionnelles lors du départ des Grecs d'Égypte (1945-1961) », *Diasporas*, 32 | 2018, p. 141-160.

<sup>103</sup> <https://nemrod-ecds.com/?p=1322> ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/marine-turque-des-detroits-la-libye-linstrument-dune-ambition-strategique> ; <https://www.franceculture.fr/geopolitique/batailles-navales-au-large-de-la-libye>.

<sup>104</sup> Guillaume Le Boedec, « Le détroit de Gibraltar », *EchoGéo* [Online], 2 | 2007 : <http://journals.openedition.org/echogeo/1488> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.1488>.

<sup>105</sup> <https://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4451.asp> ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/un-groupe-de-trois-fregates-francaises-en-mediterranee-orientale>.

apogée : un « lac presque français » et la « France du Levant » . Ni l'une ni l'autre ne traduisent bien en effet la spécificité d'une puissance nationale dans une région où la concurrence est, et ne cesse d'être, rude. Il est également nécessaire de repasser en revue d'autres expressions convenues — ainsi « verrou », et « condominium »— que le XIX<sup>e</sup> siècle nous a léguées.

Les propos sur la puissance navale et maritime des États sont exposés à la tentation du littéralisme, en reprenant sans précaution des expressions imagées, voire naïves. Membre du corps expéditionnaire que le Second empire projette en Chine en 1860, Charles de Mutrécy nomme et décrit les principales étapes de l'acheminement des troupes via l'isthme de Suez. Après avoir désigné Malte comme une « tour (...) enviée<sup>106</sup> », l'officier enchaîne, sans sourciller, tous les lieux communs de son temps sur l'importance militaire de l'archipel : « C'est plus qu'une forteresse qui commande la Méditerranée, c'est le port de refuge des bâtiments en détresse, c'est le port de ravitaillement (...) des navires à vapeur (...) le point de réunion où viennent aboutir les grandes lignes de France, d'Italie, d'Afrique, de Tunis (...)»<sup>107</sup> ». Assez exact, le propos n'en confond pas moins l'importance logistique de Malte, effectivement décuplée par la vapeur et la télégraphie sous-marine, et son rôle tactique ou stratégique. Si Malte est bien un précieux dépôt de charbon pour la *Navy* et les compagnies maritimes européennes, le commandement de la Méditerranée n'est pas l'affaire de la garnison de La Valette, mais celle du *Malta Squadron*. Rien de bien original à dire vrai dans ce propos. Souvent employés, les mots « lac », « verrous », « gorges », « clés » et « vigies » sont banalement utilisés par les journalistes, les voyageurs et les gens de lettres qui découvrent ou retrouvent Gibraltar, Malte, Suez, mais également les Dardanelles, le Bosphore, le détroit de Messine ou le canal d'Otrante. De telles formules reviennent également dans les monographies insulaires comme dans les ouvrages de vulgarisation des XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles<sup>108</sup>. Replacée à l'échelle des espaces océaniques, la Méditerranée semble, en effet, d'une modeste étendue, qui va même en se réduisant. Au temps de la voile, les voyages se comptaient le plus souvent en semaines. Dès le milieu du siècle, les trajets d'un port éloigné de l'autre de plusieurs centaines de milles se comptent en heures sur des croiseurs à vapeur dont la régularité des départs et des arrivées bouleverse le trafic passager. Il ne faut pas moins de trois semaines à l'armada française pour rallier l'Algérie en 1830, quand, un demi-siècle plus tard, rejoindre Alger depuis Marseille prend une journée<sup>109</sup>. Mais durant ces cinquante années décisives, les orages, les brouillards, les lenteurs inévitables de l'aménagement des côtes maghrébines et levantines, l'imperfection subsistante des cartes, sont l'occasion de nombreux naufrages, aggravés parfois par la propulsion à vapeur<sup>110</sup>. Réfugiés dans la baie de Stora, le 21 janvier 1841, une corvette et

<sup>106</sup> Charles de Mutrécy, *Journal de la campagne de Chine 1859-1860-1861*, t. 1, Paris, Librairie Nouvelle, A. Bourdilal et Cie, éditeurs, 1861, p. 40, n. 11.

<sup>107</sup> *Ibidem*, p. 41.

<sup>108</sup> M. Baumont, *La Méditerranée et les problèmes méditerranéens de 1869 à 1939*, t. I, Centre de Documentation Universitaire, coll. « Les cours de Sorbonne », 1957-1958, p. 38.

<sup>109</sup> John Perry, – Ohio State University, « Un lac français : la navigation à vapeur, l'Algérie et la Méditerranée, 1830-1930 », Résumé de la conférence donnée aux Glycines le 25 septembre 2014.

<sup>110</sup> <http://www.messageries-maritimes.org/borysthene.html> ; <http://www.archeosousmarine.net/borysthene.php>.

plusieurs navires de commerce et de transport perdent leurs ancres, dérivent et se disloquent, l'ouragan entraînant la mort d'une cinquantaine de marins de l'État<sup>111</sup>. Moins meurtrières, de telles catastrophes sont légion tout au long de la conquête. Une mer intérieure, longtemps dangereuse en hiver donc, et dont plusieurs côtes difficiles gardent leur sinistre réputation, longtemps après l'achèvement des travaux hydrographiques et des équipements portuaires<sup>112</sup>.

Que faut-il également penser de l'exactitude des mots « verrous » et « clés », que l'on associe souvent aux passages les plus étroits de la Méditerranée et des mers proches ? Sur une carte à (très) petite échelle, le détroit de Gibraltar comme le canal d'Otrante semblent aisés à bloquer depuis un port proche. Réservés et fort prudents avant 1880, les marins comme les militaires, emploient des expressions de plus en plus imagées quand s'accroissent les progrès de l'artillerie de côtes, de l'électricité militaire et de la guerre sous-marine. Le développement du port de guerre italien de La Maddalana au sud de la Corse entretient l'impression que cette base, surnommée le « Gibraltar italien », peut réellement commander de ses feux le canal de Bonifacio<sup>113</sup>. Que la Corse puisse être autre chose qu'une vigie émerge à la même époque. Un rapport manuscrit sur les manoeuvres possibles contre l'Italie, que le ministre-amiral Théophile Aube (1826-1890) annote en juin 1886, emploie les termes de la guerre terrestre pour emporter la conviction : « Bonifacio est le point stratégique de la Corse, pour barrer le canal de ce nom » (...) « Porto-Vecchio, pour donner la main aux forces de Bonifacio » (...) Port-Vendres pour fermer le golfe du Lion et prendre de flanc tout ennemi (...). La Corse est notre véritable centre maritime (...)»<sup>114</sup>. La nomination d'un contre-amiral devait confirmer la transformation de la Corse en base très avancée de la Marine. Las ! Tous ces plans exigent la mobilisation de gros moyens navals — pas moins d'une cinquantaine de torpilleurs de haute mer — que jamais la Royale ne concentrera dans les eaux méridionales de la Corse<sup>115</sup>. La connaissance précise des lieux et surtout des moyens militaires réellement mobilisables permet donc aux plus attentifs de corriger certaines expressions trop imagées. Ainsi le commandant Lucien-Hervé Jousset (1851-1932), un des meilleurs attachés navals en poste à Rome avant la Grande Guerre, ne pense pas en 1898 les Italiens en mesure de bloquer le passage d'une escadre forçant le passage du détroit de Messine :

« On avait déjà fait à Messine des tirs sur cible mobile, mais autre chose est de tirer sur un but unique ou sur une série de buts se suivant à de faibles intervalles, avec des variations possibles de direction et de vitesse. Dans ce dernier cas, des règles tactiques relatives au choix des buts, au moment où un autre, sont à rechercher, ce qu'un exercice tel que celui qui a eu lieu permet seul de faire<sup>116</sup> ».

<sup>111</sup> Henri de Noussanne, *Les Grands naufrages. Dramas de la mer*, Hachette, 1910, p. 75-79.

<sup>112</sup> Gilbert Larguier, « Les naufrages miroir de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe du Lion (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle), dans P. Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XIV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, seconde édition revue et augmentée, 2020, Presses universitaires de la Méditerranée, 2020, p. 133-147.

<sup>113</sup> Ch. Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien. Excursion du yacht Euxène à La Maddalena*, Ajaccio, 1893.

<sup>114</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, CF Chasseriaud, « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée », 16 avril 1886.

<sup>115</sup> E. Boulard, *La défense des côtes (...)*, op. cit., p. 169.

<sup>116</sup> SHD-V-M, BB 7-25, Commandant Jousset (AN-Rome) à l'EMG, 1<sup>ère</sup> section, 30 janvier 1898.

Reprenant les données collectées par le consul de France à Messine, l'attaché juge encore insuffisant le travail de repérage des artilleurs et des marins péninsulaires, incapables donc de doter les batteries de côtes en Sicile comme en Calabre d'efficaces règles de tir<sup>117</sup>. Si les progrès balistiques italiens étaient indéniables, le détroit de Messine demeurerait une porte entrebâillée. Le même peut être dit du détroit de Gibraltar qu'une escadre peut franchir sans craindre les tirs anglais, dont la portée efficace n'excède pas les 12 000 pieds, soit 3 650 mètres. Une flotte, tous feux éteints, peut passer ce large goulet sans même être détectée, par une nuit sans lune ou brumeuse. Avant 1914, les Détroits ottomans s'avèrent, en définitive, les seuls chenaux naturels de l'espace méditerranéen susceptibles d'être barrés, pour autant que la Porte renforce efficacement et modernise les batteries côtières et les obstructions sur ce long passage en dotant les ouvrages de communications rapides. Non seulement la Turquie, aux abois financiers dans les dernières décennies du siècle, ne peut imaginer une politique de renforcement suivie des Détroits, mais les conditions diplomatiques n'y sont pas favorables, ni les Russes, ni les Britanniques n'ayant intérêt à doter le « portier » des Détroits d'un verrou trop solide. Engagée plus résolument après 1875, mais souvent interrompue, cette entreprise ne sera achevée qu'à la veille de l'attaque alliée de 1915<sup>118</sup>.

Cette première barre d'images trop parlantes pour être vraies étant franchie, que faut-il penser d'autres formules, dont certaines sont devenues canoniques<sup>119</sup> ? La Méditerranée du Second empire a-t-elle bien été « un lac presque français » voire « le lac français » ? Quelle est l'exactitude de l'expression « France du Levant » qui est souvent employée au tout début du XX<sup>e</sup> siècle ? Peut-on parler d'un « empire informel » ou de formules proches ? Doit-on bien au contraire, suivant ici Robert Holland, tenir la Méditerranée de l'ère victorienne pour une mer britannique par excellence, le Royaume-Uni parvenant à établir sur toute cette zone une « *pax britannica* » dès 1840, quatre décennies avant l'appropriation administrative et militaire de Chypre puis de l'Égypte<sup>120</sup> ? Reprenons donc toutes ces formules qui, de près ou de loin, interrogent la puissance navale et de la France et du Royaume-Uni.

## 2. 1. Un lac ni français, ni même « presque français »...

Parler de la Méditerranée comme d'un lac français, c'est-à-dire d'une aire maritime sous hégémonie nationale, devient fort commun après 1830. Au commencement du siècle, les travaux des botanistes et des naturalistes ont convaincu une fraction de l'opinion instruite de l'unité

---

<sup>117</sup> *Ibidem*.

<sup>118</sup> Paul Chack, *Marins à la bataille, Méditerranée 1914-1918*, Gerfaut, 2002, p. 16-26 ; J. Meyer, M. Acerra, *Histoire de la Marine française*, op. cit., p. 314-318.

<sup>119</sup> Amiral de Brossard, *Histoire maritime du monde*, t. 2, éditions France-Empire, 1974, p. 339.

<sup>120</sup> Robert Holland, *Blue-Water Empire. The British in the Mediterranean since 1800*, Allen Lane, 2012, p. 68-108.

environnementale des territoires nord-méditerranéens, balkaniques et nord-africains<sup>121</sup>. La prise d'Alger puis la conquête de l'Algérie, l'éradication de la piraterie hellénique, l'ouverture des lignes transméditerranéennes par la P. & O. et ses homologues continentales donnent des arguments à ceux qui envisagent, sur une voie libérale, occidentale et réformatrice, l'intégration prochaine des économies et des territoires méditerranéens. Réveillant l'espoir d'une conquête catholique du Proche-Orient, la guerre de Crimée (1854-1856) suscite également d'intenses rêveries géopolitiques<sup>122</sup>. Portée entre autres par les saint-simoniens<sup>123</sup>, cette vision programmatique pénètre la diplomatie de la France dont les charges politico-humanitaires s'accroissent. Outre la protection que la France doit à ses citoyens expatriés, les Algériens exilés au Proche-Orient, les nombreux protégés consulaires, les agents juifs et musulmans des consulats maghrébins et levantins, ainsi que les chrétiens catholiques d'Orient peuvent prétendre à la protection de la France<sup>124</sup>. Grandeur oblige de toute évidence ! Ainsi la France de Napoléon III couvre-t-elle de son pavillon les navires de commerce comme les ressortissants des États Romains en invoquant d'anciennes obligations du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>125</sup>. Sans jamais oublier les intérêts nationaux, le Second empire s'efforce de régler les affaires méditerranéennes selon ce projet libéral et pacificateur, et dont la France devait être l'épicentre et le principal bénéficiaire. C'est dans cette perspective que fut méditée et confiée la fameuse ambition impériale de faire de la Méditerranée un lac « presque français », et dont le futur chancelier Bismarck, alors ambassadeur à Paris, aurait été le confident<sup>126</sup>. Quels furent la réalisation de ces idées et leurs résultats ?

Au lendemain du « Printemps des Peuples », la répression des mouvements patriotiques péninsulaires et de l'autonomisme sicilien ont affaibli l'influence régionale des puissances occidentales. Abandonnant la position lamartinienne de soutien indirect à la cause autonomiste et libérale (printemps-été 1848), la France s'engage militairement au profit de Pie IX dans la question romaine en mai-juin 1849<sup>127</sup>. Pour autant, l'occupation durable de la Ville, qui fait suite à l'expédition contre la république romaine, ne change pas le rapport des forces en Italie. Ayant battu par deux fois les Piémontais en juillet 1848 puis en mars 1849, et replacé ses clients sur leurs trônes

<sup>121</sup> Anne Ruel, « L'invention de la Méditerranée », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 32, octobre-décembre 1991, p. 7-14 ; Florence Deprest, « L'invention géographique de la Méditerranée : éléments de réflexion », *L'Espace géographique*, vol. 31, n° 1, 2002, p. 73-92.

<sup>122</sup> Roger Marlin, *L'opinion franc-comtoise devant la guerre de Crimée*, Les Belles Lettres, 1957 ; Édouard Galby-Marinetti, « La traversée de la Méditerranée dans l'oeil de la guerre de Crimée », dans Corinne Saminadayar-Perrin (dir.), *L'Invention littéraire de la Méditerranée dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle*, MSH-H Geuthner, 2012, p. 65-86 ; Daniel Nordman, « La Méditerranée comme objet scientifique au XIX<sup>e</sup> siècle », *ibidem*, p. 215-228.

<sup>123</sup> Philippe Régnier, « Le système de la Méditerranée de Michel Chevalier : un manifeste-programme de la géopolitique du saint-simonisme enfantin », dans C. Saminadayar-Perrin (dir.), *L'invention (...)*, *op. cit.*, p. 189-214.

<sup>124</sup> J. Thobie, *Les intérêts*, t. 1, p. 19 ; I. Roussev, « Le consul français (...) », art. cité, p. 98.

<sup>125</sup> Cette couverture, tant navale que diplomatique et consulaire, s'appuie sur les capitulations de 1740 dont l'article 38 stipule que les « Siciliens, Messinois, Ancônais (...) 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 ». Cf. J. Thobie, *Les intérêts économiques, financiers et politiques français (...)*, *op. cit.* t. 1, p. 17-19.

<sup>126</sup> Ordinairement, les notices parlent d'un « lac français ». [https://politique.wikia.org/fr/wiki/Napoléon\\_III](https://politique.wikia.org/fr/wiki/Napoléon_III) ; <https://www.lhistoire.fr/le-rêve-arabe-de-napoléon-iii-0>.

<sup>127</sup> J.- B. Jeangène Vilmer, « Lamartine et Pie IX (...) », art. cité, p.71-85. halshs-00192966

ducaux, l'Autriche n'a jamais paru aussi puissante qu'au milieu du siècle. En dépit du risque d'une ingérence militaire, Vienne s'oppose donc aux projets réformateurs français dans la Péninsule lors de la conférence de paix de Paris au début de 1856<sup>128</sup>. Au Levant, l'engagement de la France dans la querelle des Lieux Saints (1851-1852) l'oppose à la Russie, qui aspire à renforcer sa tutelle sur les chrétientés orientales, et mécontente les Britanniques, avec lesquels la France est engagée dans une course aux armements navals. La chance du nouvel empereur des Français est de voir le tsar Nicolas I<sup>er</sup> (1825-1855) recourir à la diplomatie coercitive pour amener la Turquie à arbitrer en sa faveur. Alors que l'apaisement négocié de la crise reste possible, la bataille de Sinope, le 30 novembre 1853, mène Londres et Paris à précipiter une action directe, afin de ne pas laisser la mer Noire entre les mains russes<sup>129</sup>. Durant l'hiver 1853-1854, le soutien franco-britannique aux Ottomans, entrés en guerre contre la Russie en octobre 1853, ruine ce qu'il restait de l'entente anglo-russe sur la question d'Orient. C'est par cette rupture, que la France peut déployer ses ambitions. Renforcée après Sinope, l'assistance occidentale ouvre la voie, en mars 1854, à une alliance franco-britannique sans précédent<sup>130</sup>. Dans une large mesure, Napoléon III bénéficie au lendemain de la guerre de Crimée, au printemps 1856, d'une position favorable à la réalisation d'une grande politique émancipatrice et réformatrice, dont les Tuileries espèrent retirer les dividendes politiques dans les Balkans comme au Proche-Orient<sup>131</sup>. La défense active des intérêts monténégrins et roumains (1857-1859), l'annexion négociée de la Savoie et de Nice (1860), l'encouragement d'une politique de dévolution administrative au Liban (1860) puis en Crète (1867-1869) rythment une politique tout à la fois de grandeur, d'influence et d'apaisement régional. La puissance militaire et navale tient une place éminente dans cette entreprise à laquelle concourent le renforcement de l'escadre d'évolutions, l'extension du port de Toulon, et plusieurs opérations de police et de guerre. Les interventions armées connaissent, dans cette décennie 1850, une ampleur sans précédent. Déployant dans l'Adriatique une expédition amphibie contre l'Autriche en 1859, la France transporte un corps expéditionnaire au Liban au second semestre 1860 pour y faciliter, forte du mandat des Puissances, le retour à l'ordre et l'engagement de réformes administratives importantes et durables<sup>132</sup>. Au milieu de la décennie, la marine impériale est mêlée de près à la défense des intérêts nationaux en Tunisie, comme à l'apaisement des troubles anti-ottomans en

<sup>128</sup> Patrick Louvier, « La Marine française dans les opérations de sortie de crise et de rétablissement de la paix en Méditerranée (1848-1870) », dans Antoine Coppolani, Charles-Philippe David et Jean-François Thomas (dir.), *La Fabrique de la Paix, Acteurs, processus, mémoires*, Laval (Can.), Presses Universitaires de Laval, 2015, p. 177-186.

<sup>129</sup> David M. Goldfrank, *The origins of the Crimean War*, Harlow, Longman, 1994, p. 125-140, 242-249.

<sup>130</sup> Bénédicte Rolland-Villemot, « La guerre de Crimée et le traité de Paris : un enjeu géopolitique en Méditerranée », *Cahiers Slaves*, n° 14, Dossier « Les Chemins d'Odessa », 2016, p. 123-133.

<sup>131</sup> Georges Spillmann, « Les vues de Louis-Napoléon Bonaparte sur la Méditerranée », *Revue du Souvenir napoléonien*, 266, Octobre 1972, p. 2-3. Reproduit *in extenso* dans Napoléon.org ; Gilbert Ameil, Isabelle Nathan et Georges-Henri Soutou (dir.), *Le Congrès de Paris (1856). Un événement fondateur*, Bruxelles, Peter Lang, 2009 ; B. Rolland-Villemot, « La guerre de Crimée et le traité de Paris (...) », art. cité, p. 130-131.

<sup>132</sup> <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/lexpedition-du-liban-1860-1861> ; Patrick 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*, 12, 2010, p. 227-228.

Crète<sup>133</sup>. L'appui aux activités missionnaires, charitables mais également éducatives est renforcé avec le concours de la station du Levant. Parallèlement, les missions archéologiques au Liban, en Grèce comme en Macédoine montrent le mécénat culturel du régime qui développe les réalisations comme les projets des monarchies constitutionnelles<sup>134</sup>. Ni le ralentissement des efforts navals français après 1863<sup>135</sup>, ni la fin brutale et sans gloire du Second empire n'ont miné cette ambition de jouer un rôle éminent sur l'ensemble de la Méditerranée. L'achèvement de la colonisation de l'Algérie, consacrée par l'écrasement de l'insurrection de 1871, puis la mainmise économique et politique sur la Tunisie en 1881-1882 donnent aux élites républicaines l'espoir de restaurer l'antique unité des deux rives de la Méditerranée occidentale. Si bien des patriotes se désolent de la renonciation parlementaire et gouvernementale à participer à la prise d'Alexandrie (11 juillet-2 août 1882), les premiers temps de l'occupation anglaise de l'Égypte (1882-1885) ne sonnent pas immédiatement le glas de l'influence française. En effet, l'armée britannique déployée en Basse-Égypte est engagée au Soudan, dont le contrôle n'est pas achevé avant la toute fin du siècle. C'est alors qu'émerge l'expression de « France du Levant », appelée à connaître un remarquable succès, d'autant plus grand qu'il reprend des poncifs romantiques sur les croisades et l'Orient chrétien<sup>136</sup> et s'appuie sur des « faux », telles les capitulations de 1535<sup>137</sup>.

Ces succès réels comme ces formules exaltantes ne font pas toutefois de la Méditerranée un « lac français » ni même « presque français ». En premier lieu, parce que la France ne le veut pas, mais aussi parce que cela lui est notoirement impossible. De l'extrême gauche à la droite nationale, ceux qui analysent les forces en présence dans la Méditerranée et réfléchissent à son avenir n'envisagent pas l'action isolée de la France. Bien que les rancunes, les préjugés comme les tensions internationales troublent la perception de la politique étrangère des grandes puissances, nul essayiste n'ignore les moyens d'action du Royaume-Uni au Proche-Orient comme en Afrique méditerranéenne, mais également ceux de l'Autriche et de la Russie dans les affaires balkaniques<sup>138</sup>. Toutes les affaires du Levant sont, et demeurent, des questions européennes où la collégialité s'impose pour prévenir une crise ou la dénouer. Aucune tension majeure, localisée ou non, a-t-elle jamais été réglée par une seule puissance du début au terme de la crise ? La seconde crise de Syrie, dont la monarchie de Juillet s'extrait difficilement à la fin de l'année 1840, la crise d'Orient de 1877-1878, mais également les suites politiques des massacres des Arméniens en 1895 ont été

---

<sup>133</sup> *Idem*, « Les puissances navales européennes et la crise crétoise de 1866-1869 », *Revue d'histoire diplomatique*, 2010, 4, p. 321-341.

<sup>134</sup> Jean-Claude Izzo et Thierry Fabre, *La Méditerranée française*, Maisonneuve et Larose, 2000, p. 54-56 ; <http://www.revue-etudes-anciennes.fr/histoire-et-archeologie-mediterraneennes-sous-napoleon-iii-actes-du-21e-colloque-de-la-villa-kerylos-a-beaulieu-sur-mer-les-8-9-octobre-2010-a-laronde-p-toubert-j-leclant-eds-paris/>

<sup>135</sup> John F. Beeler, *British Naval Policy in the Gladstone-Disraeli Era 1866-1880*, Stanford University Press, 1997, p. 203.

<sup>136</sup> V. Cloarec, « La France du Levant (...) », art. cité, p. 6-9.

<sup>137</sup> Gaston Zeller, « Une légende qui a la vie dure : les capitulations de 1535 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 2, n° 2, avril-juin 1955, p. 127-132.

<sup>138</sup> Frédéric Le Moal, « Maurras et l'Italie, heurs et malheurs d'une nécessaire amitié », dans Georges-Henri Soutou et Martin Motte (dir.), *Entre la vieille Europe et la seule France. Charles Maurras, la politique extérieure et la défense nationale*, Paris, Economica, 2010, p. 207-213.

gérées par un jeu diplomatique complexe où les Ottomans ont alternativement obtenu l'appui des Britanniques, des Autrichiens puis des Russes. Ces combinaisons n'échappent pas aux plus attentifs. En dépit de moyens militaires considérables et d'une connaissance affinée des sociétés arabes, les cadres de l'expédition d'Hautpoul déployée en Syrie en 1860 sentent ainsi bien vite la reprise en main ottomane qui, soutenue par les agents britanniques, déploie efficacement des mesures dilatoires<sup>139</sup>. Après 1870, alors que la France n'a rien à gagner de l'effondrement de l'empire turc et beaucoup à y perdre, la collégialité devient un principe d'action (et d'inaction) malgré les peurs et les rumeurs d'ingérence britannique, italienne ou allemande. Si la France prend part, sans réserve, en 1880 à la démonstration navale au large des eaux albanaises pour faire plier le gouvernement ottoman sur le district de Dulcigno, le refus austro-allemand de soutenir la prise en gage de Smyrne, que préconise le Royaume-Uni, mène le Quai d'Orsay à s'aligner sur les puissances germaniques. Les mêmes réflexes de prudence, les yeux braqués sur Berlin, pèsent lourdement en 1882 dans le refus parlementaire d'ordonner le bombardement et surtout l'occupation d'Alexandrie. La même volonté d'une concertation européenne détermine l'action française en Crète durant les crises humanitaires des années 1895-1898. En Méditerranée occidentale, la marge de manoeuvre de la France est certes plus grande qu'au Levant, mais le règlement militaro-diplomatique des affaires du Maroc au début du siècle montre l'utilité de puissants appuis et relais diplomatiques. Partout, en effet, il faut tenir compte des autres puissances régionales. Jusqu'en 1859, les capacités de résistance de l'Autriche son grandes la Péninsule puis la France suit en Tunisie comme dans l'Adriatique ottomane les ambitions territoriales et navales de l'Italie unifiée. Si le dynamisme commercial du Second Reich au Levant ne devient un objet de préoccupation qu'après 1890, l'activité des archéologues et des savants allemands nourrit dès 1870, à tort et à raison, le spectre d'une politique de subversion dans les confins nord-africains de l'Empire<sup>140</sup>. Partout enfin, la France rencontre l'influence et la puissance du Royaume-Uni qui est, de toutes les nations extra-méditerranéennes, celle qui possède les plus grands intérêts commerciaux, géopolitiques et culturels. Rappelant son rôle dans la définition de la politique étrangère opportuniste, Gabriel Hanotaux (1853-1944) simplifie sans doute la réalité en soulignant la perspective étroitement impériale de la politique méditerranéenne de la fin de l'ère victorienne :

« Quand il s'agit de la Méditerranée, l'Angleterre ne badine pas. Elle a fait la guerre à Napoléon, jusques et y compris Waterloo, pour Malte, cet îlot perdu si loin les embouchures de la Tamise. Elle est résolue à périr, plutôt que de perdre l'un quelconque des points d'appui nécessaires à ses flottes dans la Méditerranée. Il s'agit, on le comprend assez, de ses communications avec l'ensemble de l'univers. Malte, Chypre, l'Archipel, Suez, l'Égypte, ne sont que les étapes d'un seul et même chemin. En un mot, ce qui est en cause, c'est l'Empire<sup>141</sup> ».

<sup>139</sup> Patrick Louvier, « Une opération humanitaire ratée ? L'expédition de Syrie de 1860-1861 vue par les militaires et les marins français », *Revue d'Histoire diplomatique*, 2006, p. 307-321 ; <https://cf2r.org/historique/les-capacites-de-reenseignement-des-armees-au-xixe-siecle-exemple-de-lexpedition-de-syrie-de-1860>.

<sup>140</sup> Daniel Nordman, « Science et rivalités internationales en Afrique du Nord : la France et l'Allemagne (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », dans A. Abdelfettah et al., *Savoirs d'Allemagne en Afrique du Nord (...)*, op.cit., p. 27-54

<sup>141</sup> Gabriel Hanotaux, *Mon temps*, vol. II, Paris, Plon, 1938, p. 212.

Passage convenu et assez faux par ailleurs. Si la sécurité de l'Inde et du commerce anglo-asiatique est bien, dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, une donnée cruciale des relations anglo-russes et anglo-turques, la politique britannique dans l'aire méditerranéenne, particulièrement à l'ouest de Malte, ne se réduit pas à cette dimension ultra-marine. La Méditerranée des Victoriens est certes, comme tout espace maritime, intégré dans un système de domination commercial et maritime planétaire, mais les questions italienne, grecque, espagnole, crétoise, tunisienne enfin, ont leurs logiques et leurs échelles propres. Il n'en demeure pas moins que le texte de Hanoteaux traduit un truisme géopolitique pour ses contemporains : la Méditerranée est une forme de barbacane entre les îles Britanniques et l'Inde. Quoiqu'il en soit, cette omniprésence anglaise, dont les moyens navals et militaires présentent des traits singuliers, n'a pas manqué d'alimenter la thèse d'une *pax britannica* méditerranéenne<sup>142</sup>. Les mêmes raisons qui nous font rejeter le bien fondé du « lac français » (ou « presque français ») nous encouragent à ne pas prendre cet *impérium* britannique au pied de la lettre.

## 2. 2. ... mais une incertaine « *pax britannica* »

Que les voyageurs comme les gens de lettres britanniques, contemplant Gibraltar, La Valette ou les forts médiévaux à Chypre, aient cru dans la vocation providentielle d'une présence anglaise régionale depuis Richard Coeur de Lion, cela est l'évidence même. Que ces rêveries victoriennes aient pesé sur l'histoire même de la Grèce continentale, de Chypre puis de la Palestine, n'est pas non plus contestable, et ce bien avant la crise d'Orient de 1876. L'intérêt que certaines franges politiques insulaires — surtout navales et conservatrices — portent aux affaires grecques, avant 1914 et durant le premier XX<sup>e</sup> siècle, a ainsi justifié des ingérences aux conséquences dramatiques, ainsi en 1944<sup>143</sup>. Envers la Méditerranée européenne, nord-africaine et levantine, les Victoriens comme les Édouardiens ressentent une passion intellectuelle et charnelle, qui demeure encore vive jusqu'aux lendemains de la Seconde guerre mondiale<sup>144</sup>. Cette curiosité fascinée pour les mondes méditerranéens, réels et souvent reconstruits ou fantasmés, s'appuie sur le sentiment orgueilleux d'une hégémonie globale, dont la puissance financière et commerciale, les forteresses impériales de La Valette et de Gibraltar, la flotte de Malte enfin sont les grands piliers. Ces éléments ont-ils

---

<sup>142</sup> Jacques Frémeaux, « Géopolitique de la Méditerranée », dans Jean-Charles Jauffret (coord.), *Les Armes et la Toge. Mélanges offerts à André Martel*, Centre d'Histoire Militaire et d'Études de Défense Nationale de Montpellier, p. 533-550. Particulièrement les pages 537-540.

<sup>143</sup> Robert Holland et Diana Markides, *The British and the Hellenes. Struggles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford, 2008, p. 1-13 ; 241-252.

<sup>144</sup> John Pemble, *The Mediterranean Passion: Victorians and Edwardians in the South*, Faber and Faber, 1987 ; Nicolas Bourguinat, « Frederika Bremer, femme du Nord et voyageuse du Sud. Une traversée de la Méditerranée, de la Sicile à la Terre Sainte en 1858-1859 », dans N. Bourguinat (sous la dir. de), *L'invention des Midis. Représentations de l'Europe du Sud XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s.*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2015, p. 91-105 ; Robert Holland, *The Warm South. How the Mediterranean shaped the British imagination*, New Haven-Londres, Yale University Press, 2018 (non consulté).

permis de bâtir une « pax britannica<sup>145</sup> », c'est-à-dire un ordre régional servant les intérêts insulaires et modelé par le Cabinet ?

La thèse est avancée assez souvent pour l'âge d'or de la diplomatie palmerstonienne (1835-1845 env.) et trouve sa confirmation la plus spectaculaire dans le règlement armé et rapide de la seconde crise de Syrie (1839-1840). La part importante jouée par les soldats turcs et les insurgés libanais dans la défaite militaire égyptienne, la coopération navale autrichienne à la stratégie de raids anglais, le support diplomatique des Puissances facilitent le succès d'une doctrine britannique de guerre amphibie limitée<sup>146</sup>. La France ne fera plus jamais l'erreur d'un projet régional d'envergure, mais solitaire, l'exposant à une coalition maritime et continentale. Considérant ultérieurement les chances d'une confrontation avec le Royaume-Uni, le haut-commandement naval tentera de deviner le risque d'une coalition menaçant les frontières nord-orientales de la France. Mais la conjonction des moyens militaires et politiques réunis en 1840 — l'alliance austro-turque, le soutien des Puissances, la navalisation de la vapeur — n'est pas une donnée pérenne. Agissant seul, le tandem *Foreign Affairs/Royal Navy* peut bien peser localement sur des dossiers sensibles, mais sans obtenir de succès décisif<sup>147</sup>. Les menaces palmerstoniennes comme le déploiement d'une forte escadre dans le port d'Alexandrie en 1859 sont ainsi incapables de faire abandonner le projet du canal de Suez. Londres peut bien brutaliser le roi Ferdinand II des Deux Siciles — *Re Bomba* — et le roi Othon de Grèce, leurs régimes méprisés et détestés tiennent bon en 1848-1849, survivent à l'effacement russe en 1856, et s'effondrent par l'abandon et le délitement de leurs forces armées. En outre, le Royaume-Uni doit toujours tenir compte des autres puissances européennes qui se constituent des zones d'influence privilégiées en Afrique du Nord, en mer Noire comme dans les Balkans. Prenant la mesure même de sa faible capacité d'action à laquelle contribue son isolement durant la Question d'Orient en 1877, le ministère Disraeli couvre son incapacité de spectaculaires manoeuvres navales et militaires dans la zone des Détroits comme dans l'archipel maltais, puis arrache aux Ottomans la dévolution de l'administration de Chypre en contrepartie d'une garantie militaire dans l'hypothèse d'une nouvelle offensive russe<sup>148</sup>. Après 1885, l'annexion *de facto* de l'Égypte au système de défense du *Raj* affermit cette emprise territoriale, non sans abandonner l'espoir d'une consolidation pro-libérale de l'empire ottoman, où les influences multilatérales enveloppent la question d'Orient, avant la mainmise allemande des années 1908-1914. Jusqu'aux

---

<sup>145</sup> L'expression, dont l'usage historien est banal depuis un demi-siècle, couvre initialement des aspects économiques avant d'avoir pris une tournure plus militaire et navale.

À titre d'exemple : Barry M. Gough, « Pax Britannica: Peace, Force & World Power », *Round Table*, 314, 1990, p. 167-188.

<sup>146</sup> Pour une étude anglo-centrée de la crise : Rebecca Berens Matke, *Deterrence through Strength. British Naval Power and Foreign Policy under Pax Britannica*, University of Nebraska, 2011, p. 155-216.

<sup>147</sup> Les entraves à la diplomatie d'ingérence anglaises ont fait l'objet d'études régionales et d'une courte synthèse en français : François Crouzet, « L'Europe hors les murs », la *pax britannica*, dans *Les enjeux de la paix (...)*, *op. cit.*, p. 81-91. Plus particulièrement les pages 85 et 86.

<sup>148</sup> Cf. Richard Millman, *Britain and the Eastern Question 1875-1878*, Oxford University Press, 1979 ; Andrekos Varnava, *British imperialism in Cyprus, 1878-1915 : the inconsequential possession*, Manchester University Press, 2017.

toutes dernières années de l'empire hamidien, l'espace égéen demeure enfin un lieu de rivalités et de partenariats multipolaires malheureusement captés par les grandes alliances<sup>149</sup>.

### 2. 3. Peut-on même parler d'un condominium franco-britannique ?

Ne peut-on alors résoudre cette impasse du « ni »-« ni » (« Ni lac presque français - Ni *Pax Britannica* ») en considérant la Méditerranée comme une aire maritime placée sous l'influence particulière et de la France et du Royaume-Uni, dont les partenariats diplomatiques et militaires auraient établi une forme de condominium particulièrement avant 1882 puis après 1905 ? Les indices allant dans le sens d'une hégémonie partagée sont, il est vrai, assez nombreux. Les intérêts politiques, économiques et diplomatiques des deux nations couvrent toute la Méditerranée, quand les Italiens, en dépit des vellétés impériales de l'ère Crispi, mais également les Autrichiens comme les Russes, les Espagnols et les Allemands ont des intérêts proprement régionaux. La France et l'Angleterre sont, en outre, les seules puissances à combiner sur l'ensemble du bassin méditerranéen les éléments du *soft power* et ceux du *hard power*, pour reprendre deux dimensions du rayonnement national. Au milieu du siècle, les politiques de modernisation de l'empire ottoman et de son tributaire égyptien, comme leur contrôle financier, se jouent à Paris et à Londres. Les deux États occidentaux sont au Levant, tout au moins avant 1877, les principaux fournisseurs européens des technologies de pointe, tels les réseaux télégraphiques et les équipements sémaphoriques, et de matériels militaires<sup>150</sup>. Aucune modification territoriale ou politique d'ampleur, ainsi la révision en 1871 des clauses du traité de Paris en 1856, aucune réalisation de grande importance, ainsi le percement du canal de Suez, ne se décide sans leur aval ou sans leur initiative, tout au moins avant la crise de Bosnie de 1908. Les deux puissances occidentales jouent en effet alors un rôle de second plan dans le dénouement des tensions austro-russes et russo-allemandes<sup>151</sup>. En outre, une forte communauté de vues et d'intérêts au Levant, en Italie comme en Espagne unit les deux diplomaties occidentales. Dès le début des années 1830, Paris et Londres soutiennent les mêmes doctrines réformatrices et libérales. Après des années de refroidissement, durant les ministères Molé et Thiers<sup>152</sup>, les deux Puissances défendent les mêmes objectifs réformateurs en Italie durant le Printemps des Peuples. Le règlement commun de la question d'Orient par le traité de Paris en 1856 montre également l'espoir partagé d'une future occidentalisation de l'empire ottoman. Cette coopération régulière est-elle toutefois un condominium ? En aucun cas *stricto sensu*, puisque nul territoire méditerranéen n'est confié à une double administration franco-britannique soit par la

<sup>149</sup> Georges Soutou, « 1914, vers la guerre de Trente ans ? La disparition d'un ordre européen », dans *Les enjeux de la paix. Nous et les autres XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Actes du 2<sup>e</sup> colloque du MÉMORIAL, un musée pour la paix, 8 et 9 décembre 1994, PUF, MÉMORIAL Caen-Normandie, 1995, p. 59-60.

<sup>150</sup> Cf. Jacques Thobie, *L'administration générale des phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel (1860-1960) – Un siècle de coopération économique et financière entre la France, l'Empire ottoman et les États successeurs*, Paris, L'Harmattan, 2004.

<sup>151</sup> Georges-Henri Soutou, « La France et le concert européen dans la crise bosniaque », dans Catherine Horel (dir.), *1908, L'annexion de la Bosnie-Herzégovine, cent ans après*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2011, p. 21-36 ; P. Louvier, « Le Royaume-Uni et la crise de Bosnie. Succès et revers d'une diplomatie idéaliste et pragmatique », *ibidem*, p. 77-89.

<sup>152</sup> Georges Lefebvre, *La Monarchie de Juillet*, Les cours de Sorbonne, 1938, p. 159-162.

puissance suzeraine soit par le concert des Nations. Parler au sens figuré de condominium supposerait, en second lieu, une durable communauté de vues, un esprit de confiance, mais également l'arrêt ou le gel des ambitions locales par la constitution d'un glacis ou d'une zone co-administrée<sup>153</sup>. Or ces trois éléments font défaut dans les territoires où l'influence comme les intérêts matériels de la France et de la Grande-Bretagne sont grands.

Comme dans le Pacifique, le partenariat et la concurrence vont toujours de pair dans les relations méditerranéennes franco-britannique. Les affaires d'Espagne et d'Égypte sous la monarchie de Juillet, la question de la Savoie en 1860, la mise en oeuvre des routes postales et militaires proche-orientales avant 1865 confrontent ainsi des politiques rivales. Chaque crise suscite non seulement un net renforcement des capacités navales et militaires, sur fond de course aux armements<sup>154</sup>, mais chaque tension ranime de puissantes confrontations mémorielles que médiatisent la presse et l'opposition nationales<sup>155</sup>. Si les journaux contemporains parlent bien, avant 1882, d'un condominium en Égypte<sup>156</sup>, les diplomates emploient ce terme juridique - fort imprécis au demeurant - comme une image. Cette expression leur permet, en effet, de justifier une hégémonie duale, mais temporaire. L'expédition britannique de 1882 marginalise la France, avant que l'occupation durable de l'Égypte puis le contrôle militaire du Soudan (1885-1898) ne la cantonnent à une diplomatie d'influence. Les rapprochements qui ponctuent les relations diplomatiques des deux nations entre 1833 et 1913 ne changent rien à la donne, d'autant moins que l'hypothèse d'une lutte armée demeure dans le champ du possible, bien après 1904, des deux côtés de la Manche<sup>157</sup>. Le troisième et dernier souci que pose ce terme de condominium serait de prendre la Méditerranée pour une de ces îles du Pacifique ou des Antilles, où l'établissement d'une double souveraineté permet de régler à l'amiable d'anciennes prétentions territoriales ou une épineuse question juridique dans un théâtre secondaire<sup>158</sup>. Or ni la Crète, ni Chypre, ni les Détroits ne sont les Nouvelles-Hébrides. Sensible certes au milieu du siècle, la prééminence franco-britannique n'est pas universelle ni durable. Elle bute en effet sur de tenaces résistances — ainsi gréco-ottomanes dans les affaires crétoises (1866-1868) et turco-monténégrines (1880)—, et doit tenir compte des ambitions comme des intérêts stratégiques régionaux des autres grandes puissances maritimes.

<sup>153</sup> Zorian Stech, *Histoire du condominium franco-britannique des Nouvelles-Hébrides. De colonie à pays*, Les Indes Savantes, 2021, p. 20-22.

<sup>154</sup> Andrew Lambert, « Anglo-French Rivalry : 1854-1856 », dans Edward Freeman (coord.), *Les empires en guerre et paix 1793-1860. Journées franco-anglaises d'histoire de la Marine. Portsmouth, 23-26 mars 1988*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990., p. 295-313.

<sup>155</sup> G. Lefebvre, *La Monarchie de Juillet*, op. cit., p. 167-170 ; John Marlowe, *Perfidious Albion : The Origins and History of Anglo-French rivalry in the Mediterranean and the Levant*, Elek Books, 1871 ; Patrick Louvier, « *I fear the Savoy Question will give us trouble*. Le gouvernement Palmerston et l'annexion de la Savoie (juillet 1859-juillet 1860) », dans Sylvain Milbach (dir.), *1860. La Savoie, la France, l'Europe*, Bruxelles, P. I. E., Peter Lang, 2012, p. 441-471.

<sup>156</sup> G. Hanotaux, *Mon Temps*, op. cit., II, p. 235.

<sup>157</sup> Cf. Christopher Martin, « Un nouveau regard sur les mutations de la *Royal Navy* au début du XX<sup>e</sup> siècle », *Revue historique des armées*, 257, 2009, p. 44-58. Particulièrement les pages 55-58.

<sup>158</sup> À titre de comparaison : Yves Geslin, « La Colonisation des Nouvelles-Hébrides », *Cahiers d'outre-mer*, n° 3, 1948, p. 245-274 ; Sarah Mohamed-Gaillard, « Du condominium franco-britannique des Nouvelles-Hébrides au Vanuatu : deux métropoles pour une indépendance », *Journal de la Société des Océanistes*, 133, 2011, p. 309-322.

*Nolens volens*, la France reconnaît, avant 1848, à l'Autriche la prééminence en Italie du Nord et centrale et se borne à surveiller de près les affaires romaines. Lors du Printemps des Peuples, l'ingérence armée indirecte de la Grande Nation tourne court au sud de la péninsule comme en Vénétie où les marins français sont les témoins navrés de la reconquête autrichienne<sup>159</sup>. Français et Britanniques se cassent également les dents sur la question sicilienne, réglée par la force en 1849 par les forces napolitaines. Si l'Autriche est progressivement chassée d'Italie entre 1859 et 1866, la victoire de Lissa, le développement de l'activité industrialo-portuaire en Istrie comme en Croatie, la dévolution à Vienne de la Bosnie en 1878, font de la monarchie danubienne la première puissance maritime de l'Adriatique<sup>160</sup>. L'unification italienne met fin en 1860 à trois décennies d'ingérences franco-britanniques dans les affaires du sud de la péninsule. Ce qui était encore possible en 1848 puis en 1859-1860 ne l'est plus par la suite. Sans prétendre à la première ni même à la seconde place en Méditerranée centrale ni orientale, l'Italie bâtit une force navale d'une certaine valeur dont elle fait usage contre l'empire ottoman en 1911 en mer Égée comme dans les eaux libyennes. Véritable gardienne des Détroits aux lendemains de la première crise de Syrie de 1833, la Russie subit un revers inédit, un quart de siècle plus tard, que consomment, en mars 1856, les clauses de quasi-neutralisation de la mer Noire du traité de Paris. Néanmoins, et bien avant le traité de Londres l'autorisant en 1871 à reconstituer une marine de guerre et des bases en mer Noire<sup>161</sup>, Saint-Pétersbourg reprend et poursuit sa politique séculaire d'influence égéenne et balkanique. Il lui suffit de s'appuyer sur ses clientèles orthodoxes, de déployer ses agents de renseignement et de subversion, de mobiliser enfin son réseau consulaire, soutenu par quelques brèves apparitions navales. Jusqu'en 1914, et malgré le processus de bipolarisation des alliances, l'aire méditerranéenne demeure bien un espace multilatéral. Tout projet national doit donc tenir compte du concert des Nations et rencontre les ambitions locales et régionales que suscite l'émiettement de l'empire ottoman<sup>162</sup>.

Dans ce champ multipolaire, où les sphères d'influence privilégiées se recourent, la France occupe, il est vrai, une place éminente et surtout singulière. La France est en effet une puissance méditerranéenne spécifique que l'étendue comme l'aménagement de ses côtes métropolitaines, l'ampleur de ses possessions ultra-marines, enfin la symétrie de ses moyens militaires et navales, distinguent des autres États maritimes régionaux jusqu'à la fin de la décennie des années 1880. Par la suite, cette singularité s'estompe, quand le délitement territorial ottoman donne au Royaume-Uni puis à l'Italie l'opportunité de se constituer au Levant des aires impériales.

---

<sup>159</sup> P. Louvier, « La marine française dans les opérations de sortie de crise et de rétablissement de la paix en Méditerranée (1848-1870) », art. cité, p. 177-186.

<sup>160</sup> P. Cabanes; *Histoire de l'Adriatique*, op. cit., p. 474-481.

<sup>161</sup> Henrik Batowski, « Un siècle depuis le traité de Londres du 13 mars 1871 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 19, n° 2, Avril-Juin 1972, p. 385-386.

<sup>162</sup> Cf. C. Horel (sous la dir. de), 1908, *l'annexion (...)*, op. cit..

### 3. La France : une puissance régionale singulière

La France possède en Méditerranée un front littoral long de 625 km, en grande partie continental (Roussillon, Languedoc, Provence), mais également insulaire (îles du Levant, Corse). La possession d'une considérable étendue de côtes rocheuses et sableuses est un trait territorial que la France partage avec des puissances maritimes déchues (Espagne), des États de second ordre (Grèce) et des puissances régionales (Turquie, Italie). La différence entre la France et ces États tient au niveau d'aménagement économique et d'intégration politique de leurs côtes respectives. Si les rivages métropolitains sont pour partie déserts, laissés aux grillons, aux moutons comme aux moustiques plus ou moins paludéens, les activités halieutiques, salicoles, manufacturières et commerciales, proches ou lointaines, ont doté certains fractions du littoral provençal, languedocien et roussillonnais d'une trame de ports, de salins, d'usines et de chantiers navals, situés soit sur le trait de côte soit sur les rives des lagunes<sup>163</sup>. Sur ses côtes provençales, la France entretient une base navale de première importance, Toulon, doublée d'un arsenal. Le commerce et l'industrie nationale disposent enfin de ports précocement industrialisés, Marseille, La Ciotat et La Seyne, et de points d'appui aménagés<sup>164</sup>. Reliée aux grandes villes rhodaniennes comme à la capitale par le Rhône et le réseau des canaux bourguignons, que longent les lignes du réseau PLM, cette ossature portuaire a peu de rivales<sup>165</sup> : le littoral de Catalogne, ainsi que les côtes du Nord-Est de l'Italie et de l'Istrie. L'essor manufacturier italo-autrichien est en outre plus tardif. Les bases de La Spezia et de Tarente, dont l'essor date du dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, restent longtemps des isolats. Au Nord de l'Adriatique, les ports de guerre austro-hongrois sont bien reliés à leur arrière-pays minier et manufacturier, mais ces bases disposent, après 1866, d'un périmètre côtier restreint. L'aire maritime de recrutement des matelots et des officiers-mariniers de la marine « royale et impériale » subit cette contraction territoriale. Cédant les îles Ioniennes en 1864 au royaume de Grèce, l'Angleterre conserve deux fortes bases de ravitaillement et de réparation : La Valette, dans l'archipel maltais, et le port mixte de Gibraltar, établi sur la péninsule conquise en 1704. Outils de puissance et de prestige, voire de dissuasion, Malte et Gibraltar n'en sont pas moins des territoires coloniaux exigus. Dans ces deux forteresses, le ravitaillement en vivres comme en eau potable est une question stratégique vitale, alors que Toulon dispose, dans son arrière-pays régional et lointain, de tout le ravitaillement nécessaire. L'avantage logistique français est plus marqué encore vis à vis des États-Unis et de l'Allemagne qui n'ont pas de bases navales nationales à l'est de Gibraltar.

---

<sup>163</sup> Stéphane Durand, « Brescou. Les projets de port en mer aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », dans *Le Cap d'Agde et son histoire*, actes du colloque du Cap d'Agde, 16-17 septembre 2011, *Cahiers du GRHISTA*, n° 4, p. 71-88 ; *idem*, « Richelieu, les États de Languedoc et la mer : la construction du port de Brescou au XVII<sup>e</sup> siècle », dans P. Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Montpellier, PULM, 2012, p. 75-93 ; *id.*, « L'aménagement des zones portuaires languedociennes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Histoire Urbaine*, n° 45, avril 2016, p. 67-86 ; *id.*, « L'aménagement des petits et des grands ports dans un même espace portuaire. Le cas du Languedoc entre Agde et Sète (fin XVII<sup>e</sup>-fin XVIII<sup>e</sup> siècle) », dans Sylviane Llinares, Benjamin Egasse et Katherine Dana (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2018, p. 241-252.

<sup>164</sup> Xavier Daumalin, Marcel Courdurié, *Vapeur et Révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Marseille, CCIMP, 1997.

<sup>165</sup> Gustave Voulquin, *Frontières françaises. t. III, Ports de guerre ; défenses du littoral*, Bibliothèque Larousse, s. d. vers 1905, p. 57-78.

Confrontée depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle à l'obstacle des Détroits, la Russie est également privée de points d'appui fortifiés en Méditerranée. Les marines de guerre de ces trois puissances emploient donc des ports de guerre étrangers, voire de rades foraines aménagées, avec tous les avantages et les soucis que cet emploi suppose.

La domination d'une partie du littoral nord-africain, algérien tout d'abord, puis tunisien après les accords de 1881-1883, distingue la France des autres puissances méditerranéennes dont les façades maritimes sont essentiellement métropolitaines. Avant de se constituer un domaine colonial au Rif au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'Espagne ne dispose, en effet, que d'une poignée de présides marocains, tandis que l'Italie prend pied en Libye en 1911 et s'empare du Dodécanèse. Si l'Autriche consolide son influence directe et indirecte dans les Balkans en profitant en 1878, et par la suite, de la faiblesse de la Turquie comme de l'isolement diplomatique de la Russie, la monarchie danubienne n'a pas de projet colonial au Proche-Orient. Il en va de même du Second Reich. Suivant la voie de l'influence politique et de la puissance commerciale, l'Allemagne de Guillaume II rallie les élites turques qui se défient, non sans raison, des ambitions territoriales de la Russie et de leur ancien patron britannique. Le monopole français de l'emprise coloniale s'estompe pourtant à la fin des années 1870 quand la dévolution de Chypre, administrée après 1878 pour le compte des Ottomans, puis l'occupation militaire de l'Égypte en 1882 font du Royaume-Uni une grande puissance levantine.

La parité régionale de ses capacités militaires et navales est le dernier trait distinctif de la puissance de la France en Méditerranée. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, ce pays dispose, avec l'Autriche, de la première armée du monde méditerranéen. À partir du Second empire, les ressources militaires de l'Algérie, dont la sécurité est consolidée par la destruction de l'insurrection de 1871 et l'intégration politico-militaire de la Tunisie (1881-1882), ne sont pas un mince atout. Cantonnées à l'Algérie et combattant à ses frontières avant 1854, les forces indigènes algériennes participent à l'expédition de Crimée en 1854<sup>166</sup>. Remarquée durant l'Année Terrible, la contribution des « Turcos » et des Spahis à l'effort de guerre en Métropole est exploitée durant la conquête de la Tunisie puis, trois décennies plus tard, lors des dures campagnes du Maroc<sup>167</sup>. Avant 1914, la mobilisation militaire de l'Algérie dans une grande guerre européenne suscite de nombreuses interrogations, mais justifie, entre 1907 et 1913, l'extension des unités indigènes<sup>168</sup>. De l'autre côté de la Méditerranée, les capacités méridionales de résistance à une stratégie de raids amphibies sont notoirement bonnes. Outre les garnisons des villes moyennes et les grandes places d'armes du Midi que sont Toulon et Montpellier, le système routier et ferroviaire méridional, mais également les liaisons télégraphiques et fluviales courant le long du Rhône et des plaines littorales languedociennes facilitent la concentration des troupes. Bien avant la crise de 1898, qui entraîne le renforcement de Toulon et de Marseille, les experts britanniques tiennent pour faibles les chances de

<sup>166</sup> Mehdi Tayebi, *Le régiment des tirailleurs algériens en Crimée*, Master d'Histoire, sous la dir. de P. Louvier, Montpellier III, 2010.

<sup>167</sup> Éric Deroo et Antoine Champeaux, « Panorama des troupes coloniales françaises dans les deux guerres mondiales », *Revue historique des armées*, 271, 2013 (édition électronique): URL : <http://journals.openedition.org/rha/7736>

<sup>168</sup> Jean-Charles Jauffret, « Les armes de la plus grande France », dans A. Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, op. cit., t. 3, p. 43-52.

succès d'un raid contre la cinquième préfecture maritime ou contre les ouvrages d'art le long des côtes varoises. Cette concentration méridionale de moyens militaires peut également servir une campagne offensive. Relevant lentement la Marine, que les clauses navales des traités de paix et l'épuration des années 1814-1816 ont désorganisée, les gouvernements de Charles X et de Louis-Philippe mettent sur pied une escadre d'évolutions pérenne, établie à Toulon. Sous la tutelle de marins d'exception, cette armée navale fonde, comme sa rivale britannique, le *Malta Squadron*, une durable tradition d'excellence. Entretien par la modernisation de ses infrastructures et de ses matériels, très sensible après 1840, confiée à des chefs aguerris par des campagnes militaires ultramarines, la puissance navale régionale est en mesure de mener une politique du fort au faible contre tous les États maritimes régionaux et de conduire une politique de grandeur et d'ingérence. En témoignent les expéditions d'Ancône (1832) puis de Rome (1849), mais également les attaques de Tanger (1844) et de Salé (1851)<sup>169</sup>. Soutenue par tous les ports ponantais, l'expédition de Crimée repose surtout sur les bases, les points d'appui et les centres urbains méridionaux. Cette trame s'avère ainsi très précieuse lors du rapatriement des blessés et des malades, de la guerre de Crimée et de la campagne d'Italie, les victimes des frappes cholériques et typhiques de 1854-1855 trouvant également en métropole des centres d'accueil et de convalescence dans le Midi<sup>170</sup>. Durant la guerre d'Italie de 1859, le déploiement d'une flotte de siège dans l'Adriatique, lancée depuis Toulon, menace le flanc sud de l'empire d'Autriche et contribue à l'ouverture précipitée des négociations<sup>171</sup>. L'expédition de Tunisie de 1881 bénéficie des mêmes atouts de la proximité portuaire pour mettre sur pied les corps expéditionnaires métropolitains et algériens<sup>172</sup>. Une année plus tard, le retrait français du règlement militaire en Égypte est vécu d'autant plus amèrement que les transports de troupes et les navires de guerre réunis à Toulon pouvaient embarquer assez d'hommes pour prendre et tenir Alexandrie ainsi que les autres ports du delta du Nil<sup>173</sup>. Cette capacité de projection proche et lointaine fait en revanche partiellement défaut aux autres grandes puissances méditerranéennes. L'Italie montre, dès son unification, une intelligence certaine des affaires amphibies. En 1864, la menace d'une intervention navale et militaire péninsulaire dans les affaires tunisiennes est assez vraisemblable pour imposer une réponse ferme de la France. Six années plus tard, une seconde tentative italienne se heurte à la détermination de Gambetta, résolu à fermer La Goulette aux navires de la *Regia Marina* par les rares croiseurs maintenus en Méditerranée<sup>174</sup>. Une décennie plus tard, la capacité de projection des forces navales italiennes est admise sur le papier par les experts, qui

---

<sup>169</sup> BATESTI, I, p. 7-30.

<sup>170</sup> Benoît Pouget, « La marine de guerre française et les grandes épidémies en Méditerranée. Quarantaines, réseau hospitalier et proto-impérialisme sanitaire (années 1820-années 1830) », *Histoire, économie & société*, 38<sup>e</sup> année, n° 3, 2019, p. 81.

<sup>171</sup> BATESTI, II, p. 798-813.

<sup>172</sup> Cf. François Broche, *L'expédition de Tunisie, 1881*, Presses de la Cité, 1996.

<sup>173</sup> Charles-Robert Ageron, « Gambetta et la reprise de l'expansion coloniale », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 59, n° 215, 2<sup>e</sup> trimestre 1972, p. 179-183.

<sup>174</sup> *Ibidem*, p. 167.

soulignent toutefois les carences industrielles et l'insuffisance des bases péninsulaires<sup>175</sup>. Le déséquilibre entre les moyens militaires et navals est plus marqué encore du côté britannique. Si les garnisons de Gibraltar, La Valette et Corfou peuvent conduire une descente mineure, ou répondre à une situation d'urgence, ce qui se produit en Crimée au début du siège de Sébastopol, ces bases seules ne peuvent conduire une opération majeure<sup>176</sup>. Dans ces conditions, l'Angleterre doit alors se tourner vers quatre solutions alternatives plus ou moins complémentaires : projeter des troupes métropolitaines ou coloniales, ce que les progrès du transport militaire maritime facilitent grandement après 1870, comme le montre l'expédition Wolseley contre l'Égypte en 1882 ; lever des troupes mercenaires, une solution juridiquement et politiquement inacceptable après la guerre de Crimée ; s'appuyer sur le seul outil naval ; recourir enfin au partenariat militaire français, piémontais et ottoman, non sans en payer le prix politique<sup>177</sup>. La crainte de voir les Turcs profiter de la situation égyptienne en 1882 pour reprendre pied dans cette province tributaire est ainsi assez forte pour faire échouer toute coopération militaire, annulée finalement par l'envoi d'un corps expéditionnaire de Grande-Bretagne<sup>178</sup>. Une fois maître de l'Égypte, le Royaume-Uni dispose enfin d'un point d'appui solide, à quelques jours de distance des garnisons anglo-indiennes, où les cadres britanniques peuvent constituer deux forces armées distinctes, égyptienne et soudanaise, capables de maintenir l'ordre et d'épauler les troupes venues du Royaume-Uni et du Raj.

#### **4. Les forces navales : l'avant-garde et le couteau suisse de la France**

Si nous reprenons les éléments des paragraphes précédents évoquant leur rôle politique et militaire, les forces navales établies et déployées en Méditerranée apparaissent comme un instrument d'action polyvalent au sein d'un système voué à la défense comme à la promotion régionales des intérêts français. Ces missions ne relèvent pas en effet d'une seule administration, mais s'appuient sur une avant-garde étoffée d'organismes subventionnés et d'agents de l'État.

##### **4. 1. Consuls, *cawas*, notables et missionnaires : le premier échelon de protection des intérêts nationaux**

Outre l'action des organismes publics tels que l'Institut de France et l'École française d'Athènes (EFA), les congrégations enseignantes protestantes et surtout catholiques, mais également l'Alliance Israélite Universelle, servent la cause de la francophonie et d'une « certaine

<sup>175</sup> SHD-V-M, M. Dislère, *Rapport sur une mission dans les arsenaux étrangers de la Méditerranée de la mer Noire et de l'Adriatique (du 19 août au 8 octobre 1874)*, p. 380-381 ; 481-486.

<sup>176</sup> P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 159-163.

<sup>177</sup> *Ibidem*, p. 26-27 ; 76-91, 185-193, 214-217 ; P. Louvier, « Bachi-Bouzouks et gentlemen : les troupes irrégulières anglo-ottomanes durant la guerre de Crimée (1854-1856) », *Cahiers du centre d'Études d'Histoire de la Défense*, n° 30, *Histoire socio-culturelle des Armées*, III, Claude D'Abzac-Epezy, (dir.), 2007, p. 9-28.

<sup>178</sup> *Idem*, « La Royal Navy et la sécurité des communautés sous protection britannique en Méditerranée (1856-1871) », *Revue historique des armées*, n° 228, 2002, p. 19-28 ; *idem*, « Cuirassés et émeutiers : l'escadre Seymour devant Alexandrie (mai-juillet 1882) », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 50, Mars 2003, p. 47-54.

idée de la France ». Les chambres de commerce, dont le nombre croît très vite après 1870, comme les grandes entreprises industrielles et bancaires sont d'autres vecteurs d'influence et de promotion<sup>179</sup>. Les administrations coordonnent et complètent cette trame semi-publique et privée. Sous les diverses appellations que ces administrations portent au cours du siècle, les Affaires étrangères, les administrations chargées des travaux publics, des finances et du commerce, mais également le ministère de l'Instruction Publique, forment le volet civil d'une avant-garde chargée de garantir les biens des nationaux, de veiller sur leur sécurité, de soutenir enfin leurs entreprises. Les intérêts des sujets coloniaux — particulièrement algériens — et des protégés tunisiens établis en dehors de la Régence relèvent également de la responsabilité des agents diplomatiques et consulaires<sup>180</sup>. Dans certaines situations d'urgence, ainsi à Tanger en 1844 comme en 1859, ces mêmes personnels assument enfin la garde et la protection des intérêts et des sujets d'une puissance européenne dont les officiels sont obligés de quitter leur résidence<sup>181</sup>. Représentants de la nation dont ils portent les décorations et dont ils font hisser le drapeau sur leurs bâtiments officiels, le diplomate comme le consul sont seuls habilités à défendre, en toute circonstance, les droits et les intérêts de leurs compatriotes, des sujets coloniaux et impériaux de la France et de tous ceux, tels les catholiques orientaux ou les sujets du Saint-Siège, que les accords bilatéraux ou les droits coutumiers placent sous sa protection. À ces devoirs humanitaires prescrits, s'ajoutent des engagements personnels au profit d'une communauté à laquelle l'agent consulaire est parfois attaché par des liens familiaux, matrimoniaux et amicaux. Ce premier échelon défensif ou protecteur que représentent les consuls et leurs subordonnés présente l'avantage de la pérennité, du prestige et de l'influence personnelle, si précieux aux heures incertaines des violences confessionnelles et de l'arbitraire policier.

Ayant mis ses décorations et revêtu son uniforme consulaire, le consul qui se déplace dans une ville insurgée ou troublée, signale à tous, — fuyards, émeutiers, soldats insoumis ou loyaux—, sa fonction comme sa nation. Tout cet appareil uniformologique et vexillologique pèse dans des sociétés de déférence où l'honneur viril est une vertu publique. Installés depuis des années en Orient, parlant (bien ou mal) les langues locales, parfois connus et estimés pour leurs travaux d'érudition et d'innombrables services rendus aux minoritaires comme aux notables, les consuls les plus aguerris ont, en outre, pour eux l'appui d'un réseau d'informateurs et d'amis. Ordinairement la négociation, associée à une attitude ferme, mais prudente, permet de résoudre une tension naissante, voire de contenir une émeute. Ayant fait l'essentiel de sa longue carrière sur les côtes du Maroc, Auguste Beaumier règle ainsi plusieurs affaires fort graves par la mobilisation des notables musulmans et juifs de Rabat et de Casablanca, qui respectent cet érudit arabisant, très respectueux des usages<sup>182</sup>. Durant les troubles qui ravagent la Crète au tout début de 1897, les consuls européens

<sup>179</sup> Dans l'attente de la publication du mémoire inédit de Philippe Lacombrade, qui a soutenu son HDR en mai 2021, on se reportera à sa thèse comme à ses études post-doctorales : <https://crises.www.univ-montp3.fr/fr/lacombrade-philippe>.

<sup>180</sup> P. Bardin, *Algériens et Tunisiens (...), op. cit.*, p. 12-13 ; 197-209.

<sup>181</sup> Sur les devoirs et l'efficacité de ces missions protectrices, dont la France n'a bien sûr pas le monopole, un article de référence lumineux : Jean-Marc Delaunay, « L'Espagne puissance protectrice de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle », *Relations Internationales*, 2010, 143, p. 51-59 et particulièrement les pages 52 et 53.

<sup>182</sup> Jacques Caillé, « Auguste Beaumier, consul de France au Maroc », *Hespéris-Tamuda*, t. 37, 1950, p. 62 ; 70 ; 78-19.

de La Canée demandent au gouverneur de sécuriser les quartiers européens et les établissements placés sous la protection de leur nations respectives, mais négocient ouvertement avec les chefs insurgés de l'intérieur pour les dissuader de prendre d'assaut la ville. Les moyens matériels d'interposition et d'action sont quasi nuls en revanche. 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. Au Levant ottoman comme au Maroc, le consul peut compter sur une forme de garde attitrée que l'on nomme indistinctement « janissaires », « huissiers », « cawass » ou « soldats ». Dotés, le cas échéant, de quelques armes d'apparat, tels des pistolets à silex à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ou de lourds bâtons à pomme d'argent et à bout ferré, ils donnent au consulat un appareil de force ornemental. Presque toujours musulmans, recrutés dans des familles honorables, la prestance comme le crédit moral des « janissaires consulaires » leur permettent, dans une situation tendue, de porter des messages aux autorités et d'escorter le personnel consulaire ou les protégés de la France<sup>183</sup>. Confronté le 4 octobre 1895 à une émeute anti-arménienne, le consul de France à Trébizonde, Alphonse Cilière, ne peut détacher le cawass de garde, un Arménien, mais s'appuie sur le chef-cawass, Hélim-Aga qui, devinant la situation, avait spontanément rejoint le consul auquel il donne assez d'informations pour distinguer le vrai du faux des propos officiels. Quelques jours plus tard, alors que les musulmans de la ville massacrent leurs compatriotes arméniens, le second cawass musulman, Omer, s'interpose sur le seuil même du consulat entre la foule et un jeune Arménien, recueilli *in extremis*, sans que la foule ose forcer les portes de l'immeuble<sup>184</sup>. Très limités et tout de prestige, ces moyens consulaires ne sont efficaces que dans la mesure où les autorités les assistent par un appui explicite, accompagné ou non de mesures protectrices telles que le déploiement de patrouilles, le châtement public d'un exalté, la mise en garde des notables. Quand ces mesures font défaut, et pire, quand les autorités préparent un massacre, ou le laissent faire, comme à Trébizonde en octobre 1895, la seule force d'âme des agents consulaires, leur influence, leur prestance leur restent pour sauver ce qu'ils peuvent.

#### 4. 2. Les moyens militaires et navals : une répartition des tâches assez marquée

À ce système d'influence, d'ingérence et de puissance, les forces militaires et navales apportent des moyens considérables. Les missions comme la zone d'action respectives des « outils » navals et militaires présentent toutefois de notables différences. L'action de la Marine embrasse théoriquement toute l'aire méditerranéenne et, *de facto*, couvre une grande partie de ses deux principaux bassins, alors que la Guerre déploie occasionnellement ses forces hors des frontières de la France et de ses possessions, ainsi en Crimée en 1854, au Liban en 1860 puis en Tunisie en 1881. Les missions respectives de la Guerre et de la Marine ne sont pas en outre exactement identiques, mais complémentaires.

<sup>183</sup> P. Bardin, *Algériens et Tunisiens (...)*, *op. cit.*, p. 54-57.

<sup>184</sup> Gérard Dédéyan, Claire Mouradian et Yves Ternon (texte présenté par), *1895 Massacres d'Arméniens. Alphonse Cilière. Consul de France à Trébizonde*, éditions Privat, 2010, p. 79-81 ; 101-103.

La défense de l'ordre colonial en Algérie puis en Tunisie n'entre pas dans les charges de la Marine qui participe exceptionnellement à cette mission, ainsi au premier semestre 1871. Ordinairement, la Guerre assume ce redoutable fardeau, plus particulièrement confié au 19<sup>e</sup> Corps d'Armée. Le maintien de l'ordre sur les côtes métropolitaines ou dans leur arrière-pays ne relève pas non plus des compétences de la Marine, qui laisse ces tâches à la Guerre comme aux agents du ministère de l'Intérieur. Dans les ports nationaux, la gendarmerie maritime, qui est le bras armé des commissaires de l'Inscription maritime, s'occupe en revanche des inscrits récalcitrants et mène les enquêtes sur les délits et crimes dont les marins des navires de guerre sont victimes ou coupables. La participation de la Marine à la défense du littoral est une affaire si complexe qu'elle met plusieurs décennies à être clarifiée. Si la sécurité des arsenaux navals et des ports de guerre est partagée entre la rue Royale et la Guerre, le rôle précis de la Marine dans la défense des ports marchands et des côtes donne en effet lieu à des conflits sans fin avant 1890-1891 et que ne règlent pas les commissions techniques<sup>185</sup>. À la fin du siècle, les règlements et les décrets relatifs à la défense des côtes précisent la participation active de la Marine à laquelle sont confiées la défense mobile comme les communications sémaphoriques<sup>186</sup>. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les responsabilités militaires de la Guerre et de la Marine dans la défense des côtes métropolitaines et nord-africaines font, enfin, l'objet d'un travail de clarification, avant que la Marine n'assume l'intégralité de la défense des côtes et des ports<sup>187</sup>. Quelles sont enfin sur mer les compétences propres ou régulières de la Marine ?

Les forces navales de la France assument ces fonctions de souveraineté et de police des pêches que toute nation maritime confie dans ses eaux « brunes » soit à sa marine de guerre soit aux administrations spécialisées que sont les Douanes ou les Garde-côtes<sup>188</sup>. Le rôle de la Marine se situe, toutefois, en grande partie au-delà de la ligne d'horizon des eaux territoriales et proches. Outre les missions postales et logistiques qui s'avèrent lourdes jusqu'en 1870, l'armée de mer est chargée d'épauler la politique étrangère de la France dont les ambassadeurs comme les agents consulaires sont les premiers et principaux interprètes. Ce soutien politique est confié soit à l'escadre d'évolutions constituée sous la monarchie de Juillet, soit aux croiseurs comme aux divisions ultra-marines dont la plus importante est la station du Levant<sup>189</sup>. Coordonné par les ports de guerre métropolitains, un système de soutien assure l'efficacité opérationnelle des unités déployées. Dans une large mesure, cette trame de points d'appui, de rades et de ports permet de corriger les défaillances énergétiques et techniques de l'âge industriel, mais également de faire face aux calamités sanitaires les plus graves que sont les frappes épidémiques, les suites d'une campagne

<sup>185</sup> E. Boulard, *La défense des côtes (...)*, *op. cit.*, p. 41-44 ; 75-84 ; 111-127 ; 132-135.

<sup>186</sup> *Ibidem*, p. 255 et suivantes.

<sup>187</sup> *Ibidem*, p. 398-399.

<sup>188</sup> René Tresse, « La contrebande maritime du port de Nice au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *Annales. Economies, sociétés, civilisations*. 19<sup>e</sup> année, n<sup>o</sup> 2, 1964. p. 225-236 ; <https://histoire-de-la-douane.org/boucher-de-perthes-de-la-ciotat-a-morlaix-18/> ; -<https://histoire-de-la-douane.org/1960-nauffrage-de-la-vedette-des-douanes-matelot-baixas-au-large-de-saint-tropez>.

<sup>189</sup> Pour les détails et la bibliographie, on se reportera aux développements de la partie II consacrés aux différentes composantes des forces navales en Méditerranée.

éprouvante, une catastrophe naturelle enfin<sup>190</sup>. En d'autres termes, la France dispose des moyens d'appuyer une diplomatie d'influence, bienveillante ou non, mais également d'engager une politique d'ingérence, définie par les pouvoirs publics. Au-delà de ces missions, que l'historiographie a résumées sous l'expression, parfois caricaturale, de la « politique ou diplomatie de la canonnière », la Marine se charge d'une part importante des intérêts suprêmes du pays. Là encore, les missions de l'Armée et de la Marine diffèrent. Face au Royaume-Uni, la rue Royale assume une dissuasion du faible au fort. Fondée sur l'excellence qualitative de l'escadre d'évolutions et l'audace technique, tout au moins avant 1880, cette dissuasion repose également sur la parité numérique globale des flottes de Toulon et de Malte. Face aux autres puissances régionales, les forces navales doivent pouvoir conduire une doctrine du fort (ou du très fort) au faible. Rien ici de théorique ou de lointain. Réunissant des flottes hybrides, à voile et à vapeur, avant que s'impose la conversion à la seule vapeur après 1875, la Marine est un puissant outil de guerre et de coercition dont le blocus étroit, les frappes navales, les descentes sont les modes d'emploi les plus communs. Sans perdre de vue les affaires lointaines, généralement peu médiatisées à l'exception de la chute de Saint Jean d'Ulloa et de la victoire de Fou-Tchéou (Fuzhou), la plupart des combats navals du XIX<sup>e</sup> siècle que livre l'armée de mer sont menés en Méditerranée (Navarin, Alger, Tanger, Sfax) et dans ses parages immédiats. Le Maroc Atlantique est ainsi le théâtre de plusieurs attaques et descentes (1844 ; 1851 ; 1907), tandis que la mer Noire en 1854, puis la mer d'Azov, l'année suivante, sont, avec la Baltique, les principaux théâtres maritimes de la guerre d'Orient<sup>191</sup>. À l'exception notable de l'expédition de Chine de 1860, c'est également en Méditerranée que la Marine assume, pour le profit de la Guerre, ses plus grosses missions logistiques en temps de guerre et en temps de paix<sup>192</sup>. Chacune de ces affaires rythme l'évolution rapide des flottes et des unités dont l'adaptation à la guerre de côtes est successivement accrue par la généralisation de la vapeur et du blindage, l'introduction des pièces rayées et l'électrification des systèmes d'armes.

Pour résumer, l'histoire diplomatique et géopolitique de la France en Méditerranée doit systématiquement intégrer la Royale qui, d'une extrémité à l'autre de cette mer, est un instrument de défense pérenne des intérêts nationaux. En intégrant l'expérience des marins de l'État comme leurs représentations des mondes méditerranéens, collectives et personnelles, il est également possible de reconstituer une histoire corporatiste de la Méditerranée. Une perspective proprement méditerranéenne des forces navales paraît d'autant plus souhaitable que cette entreprise n'a pas été engagée ni même projetée.

<sup>190</sup> Cf. Benoît Pouget, *Un choc de circulation : La puissance navale française face au choléra en Méditerranée, 1831-1856*, Presses Universitaires de Rennes, 2020.

<sup>191</sup> Géraldine Barron, « L'hivernage de Kinburn : mise à l'épreuve de la marine nouvelle », dans *Marine, science, technique*, 06/08/2013, <https://paris.hypotheses.org/381>.

<sup>192</sup> BATESTI, II, p. 819 ; 825-830 ; Jiang Tianyué et Alexandre Sheldon-Duplaix, « La marine impériale dans l'expédition de Chine », *Revue historique des armées*, n° 273, 2014, p. 3-14 ; Anon., « La seconde guerre de l'opium, 1856-1860 », *CARTO*, 59, Mai-Juin 2020, p. 72-73

**L'histoire nationale de la Méditerranée contemporaine : une étonnante occultation des sources, des enjeux et des moyens navals**

Anglo-saxonne ou française, l'histoire du Pacifique, de l'Atlantique Sud, de l'océan Indien et des mers Australes au XIX<sup>e</sup> siècle recourt systématiquement aux sources navales. Leur emploi se justifie à plus d'un titre. Laissons ici le vaste tableau des travaux anglo-saxons<sup>193</sup>, pour considérer la seule recherche nationale. Les commandants des expéditions et des premiers stationnaires dans ces mers lointaines, mais également leurs états-majors ont joué un rôle de premier plan dans l'invention savante des territoires ultra-marins, de leur faune et de leurs populations<sup>194</sup>. S'inspirant des grandes expéditions lancées dans le Pacifique de la fin de l'Ancien Régime jusqu'aux premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, les croisières d'exploration françaises des décennies 1820-1850 ont repris et façonné des stéréotypes — les mers du Sud édéniques — comme des ethnotypes — les « Mélanésiens » ou les « Micronésiens » — qui ont servi, durant des décennies, à se représenter les sociétés indigènes du Grand Océan<sup>195</sup>. Avec les sources missionnaires, marchandes et baleinières<sup>196</sup>, les travaux érudits de ces marins-explorateurs puis les rapports des stationnaires forment le socle documentaire des rencontres pré-coloniales et coloniales dans le monde pacifique et ses confins<sup>197</sup>. Très richement documentés, ces mêmes matériaux ont permis aux historiens des sciences de reconstituer

---

<sup>193</sup> À titre d'exemple : B. Douglas et al., *Collecting in the South Seas : The Voyage of Bruni d'Entrecasteaux 1791-1794*, Sidestone Press, Leyde, 2018 ; Gillen d'Arcy Wood, *Land of Wondrous Cold. The Race to discover Antarctica and unlock the secrets of its ice*, Princeton University Press, 2020.

<sup>194</sup> À titre d'exemple : Jean-Paul Faivre, *L'expansion française dans le Pacifique 1800-1849*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 1953 ; Étienne Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, 2 vol., Paris, Imprimerie nationale, première édition, 1977 ; *idem*, *Sur des mers inconnues : Bougainville, Cook, Lapérouse*, Paris, Gallimard, coll. « Découvertes Gallimard / Histoire », 1987 ; *idem*, *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Fayard, 1999 ; Numa Broc, « Les explorateurs français du XIX<sup>e</sup> siècle reconsidérés », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 69, n° 256, 1982, p. 246-250 ; Annick Foucrier, « La Californie, noeud gordien du Pacifique nord (1769-1848) », *Étude d'Histoire maritime*, 12, *Marins et Océans III*, 1992, p. 123-149 ; Michèle Battesti, *Images des mers du Sud. Le voyage de la corvette la Coquille (1822-1825)*, Éditions Du May, 1993 ; Christian Buchet, *La découverte de Tahiti*, France-Empire, 1993 ; Hélène Blais, « Les voyages d'Abel Dupetit-Thouars », *Chronique d'histoire maritime, Commission française d'histoire maritime*, n° 34, 1996-II, p. 21-28 ; *eadem* « Les voyages d'Abel Dupetit-Thouars et les débuts de l'expansion française dans le Pacifique, 1835-1845 », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, Positions des thèses soutenues par la promotion 1996, Paris, École Nationale des Chartes, 1996, p. 23-29 ; Alain Morgat, « Les sources de l'histoire des grands voyages français de circumnavigation (1765-1840) », dans Thérèse Charmasson, *Voyages et voyageurs. Sources pour l'histoire des voyages*, CTHS, 2010, p. 245-258 ; Yannick Lageat, « La Marine française confrontée aux mers du sud de l'océan Indien (1864-1890) », *Dynamiques environnementales*, 39-40, 2017, p. 22-33 ; François Bellec, *Dumont d'Urville*, Paris, Tallandier, 2019 ; Édouard Duyker, *Dumont d'Urville. L'homme et la mer*, CTHS, 2021 (non consulté).

<sup>195</sup> Annie Baert, *Le paradis terrestre, un mythe espagnol en Océanie ; Les voyages de Mendana et Quiros (1567-1606)*, Paris, L'Harmattan, 1999 ; Serge Tcherkezoff, « La Polynésie des vahinés et la nature des femmes : une utopie occidentale masculine », *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, 22, 2005, p. 63-82 ; *idem*, *Polynésie/Mélanésie : l'invention française des 'races' et des régions de l'Océanie*, Papeete, Au Vent des Iles, 2008.

<sup>196</sup> Frédéric Angleviel (dir.), *Rivalités coloniales et missionnaires en Océanie (1688-1902)*, Paris, Karthala, 2008 ; Claire Laux, « Les missionnaires et les autres : les acteurs de la première évangélisation de l'Océanie face aux autres Occidentaux », *Histoire et missions chrétiennes*, vol. 20, n° 4, 2011, p. 25-41 ; Timofei Tarakanov, *Le naufrage du Saint-Nicolas. Naufragés, fugitifs et captifs sur la côte nord-ouest de l'Amérique du Nord (1808-1810)*, Besançon, La Lanterne magique, 2020.

<sup>197</sup> Louis Bastide, « L'expédition de Tahiti », *Revue d'histoire des colonies*, t. 21, n° 93, mai-juin 1933, p. 157-180 ; Loïc Vadelorge, *La Marine française et la côte pacifique de l'Amérique du sud enjeux et conditions d'une politique de présence (1857-1909)*, mémoire d'Histoire, Paris X, 1988 ; Frédéric Chauvin, *L'installation de la Marine française en Polynésie Orientale et ses missions du début de la III<sup>e</sup> République à la veille de la I<sup>ère</sup> guerre mondiale, XIX<sup>e</sup> siècle en mémoires*, maîtrise d'Histoire, Aix-en-Provence, 1994.

l'invention savante de l'environnement naturel des « Mers du Sud<sup>198</sup> ». Depuis un siècle, l'archéologie navale mobilise les matériaux divers — lettres, dessins, maquettes, clichés photographiques — rassemblés par l'amiral Pâris et ses épigones<sup>199</sup>. Associées aux archives militaires et coloniales, les sources navales servent désormais à l'étude des représentations sanitaires des colonies du Pacifique<sup>200</sup>. Les histoires récentes du continent sud-américain, particulièrement du Brésil et de la Guyane, donnent également aux matériaux navals et maritimes français — qu'ils soient hydrographiques ou médicaux — une place de premier plan<sup>201</sup>. Dans une moindre mesure, les ouvrages consacrés à l'impérialisme français dans la mer Rouge, comme dans l'océan Indien et les mers extrême-orientales font également un large usage des matériaux navals pour comprendre les enjeux qui ont précédé et justifié l'appropriation de Madagascar et des établissements français de la mer Rouge<sup>202</sup> comme la constitution du domaine colonial français à l'est d'Aden. Les écrits épistolaires, journalistiques et savants de plusieurs marins — Courbet, Henry, Doudart de Lagrée, Rivière, et bien sûr Loti— mais également leurs dessins et leurs photographies, sont pris largement en compte dans une histoire élargie de la rencontre coloniale en Indochine dont ils ont été des témoins attentifs<sup>203</sup>. Pour la compréhension historique des espaces ultra-marins du lointain, le recours aux archives « Marine » des Archives nationales et du Service historique de la Défense s'est donc avéré et demeure indispensable.

<sup>198</sup> Hélène Blais, *Voyages au Grand Océan. Géographies du Pacifique et colonisation, 1815-1845*, Paris, Éditions du CTHS, 2005 ; Michel Sardet, *Naturalistes & Explorateurs du Service de santé de la marine au XIX<sup>e</sup> siècle*, Pharmathèmes, 2006 ; Bronwen Douglas, « L'idée de race et l'expérience sur le terrain au XIX<sup>e</sup> siècle : science, action indigène et vacillations d'un naturaliste français en Océanie », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, 2009, n° 21, p. 175-209 ; Marie Brualla, « Existe-t-il une 'syphilis tahitienne' ? Les études historiques et épidémiologiques sur les spécificités de la syphilis à Tahiti (1860-1960) », dans B. Pouget (sous la dir. de), *Villes, sociétés urbaines et syphilis en Méditerranée et au-delà (XVI<sup>ème</sup>-XXI<sup>ème</sup> s.)*, Actes du colloque organisé par l'UMR 7268, ADÈS (« Anthropologie bioculturelle, Droit, Éthique & Santé »), Marseille, octobre 2017 (à paraître en 2021) ; Philippe Deverre, « Dumont d'Urville marin et savant. Toulonnais d'adoption », dans Rémi Monaque, Bernard Brisou, Gilbert Buti et Jean-Paul Meyrueis (sous la coord. de), *Les grandes expéditions autour du monde. Toulon (1817-1840)*, Sophia-Antipolis, Académie du Var-éditions Campanile, 2018, p. 100-101.

<sup>199</sup> Michèle Chomette et Pierre-Marc Richard, *Paul-Émile Miot (1827-1900), un marin photographe 1857-1870*, éditions Galerie Michèle Chomette, Paris, 1995 ; Géraldine Barron, *Edmond Pâris et l'art naval. Des pirogues aux cuirassés*, Toulouse, Presses Universitaires du Midi, 2019 ; <https://paris.hypotheses.org/bibliographie>.

<sup>200</sup> Marie Brualla-Challet, *Médecine et anthropologie en Océanie française : le regard des médecins militaires de la marine et des colonies sur les populations océaniques (1860-1945)*, thèse en cours sous la dir. de Bruno Belhoste, Paris 1, Panthéon-Sorbonne.

<sup>201</sup> Jean-Georges Kirchheimer, *Voyageurs francophones en Amérique hispanique au cours du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Bibliothèque nationale, 1987 (non consulté) ; Christian Buchet et Michel Vergé-Franceschi (sous la dir. de), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Paris, PUPS, 2006 ; Rosa Helena De Santana, *Climat, race et maladies : les expéditions de la marine française au Brésil (1819-1870)*, sous la direction de Ilana Löwy, 2009 ; Pascal Riviale, « La marine française et l'archéologie au Pérou au XIX<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 46, Automne 2017, p. 123-137 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste\\_Duhaut-Cilly](https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste_Duhaut-Cilly).

<sup>202</sup> Hervé Barbier, *La Division Navale d'Extrême Orient (1870-1940)*, Mémoire de DEA, Nantes, 2002 ; Pierre-Emmanuel Roux, *La croix, la baleine et le canon. La France face à la Corée au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, Cerf, 2012 ; Guillemette Cruzet, *Genèses du Moyen-Orient : le Golfe persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)*, Champ Vallon, 2015.

<sup>203</sup> M.A.B. De Villemebreuil, *Explorations et missions de Doudart de Lagrée capitaine de frégate, premier représentant du protectorat français au Cambodge, chef de la mission d'exploration du Mé-Kong et du Haut Song-Koi, extraits de ses manuscrits*, Paris, Imprimerie et librairie de Mme V<sup>ve</sup> Bouchard-Huzard, Jules Tremblay gendre et successeur, 1883, p. xxxix, note 3 ; Christian Marbach, « Deux polytechniciens en Indochine : Page, Doudart de Lagrée », *Bulletin de la SABIX*, 35, 2004, p. 21-25 ; Alain Quella-Villéger et Bruno Vercier, *Pierre Loti dessinateur. Une Oeuvre au long cours*, Bleu autour, (2010), 2<sup>nd</sup>e édition, 2019, p. 174-197, 256-262.

Si l'on considère la Méditerranée, le contraste historiographique, mais également archivistique, est flagrant. Les affaires navales, au sens large du terme, tiennent une place modeste dans les ouvrages consacrés à l'histoire de la Méditerranée contemporaine avant (et bien après) 1914. La Marine est tout juste évoquée dans les travaux consacrés aux tout premiers temps de la conquête de l'Algérie comme à l'Afrique du Nord coloniale. Les exceptions — ainsi *L'Expédition de Tunisie (1881)* que François Broche publie en 1996 — n'en sont que plus frappantes<sup>204</sup>. Les travaux sur la construction savante de la Méditerranée, des territoires comme des sociétés du Maghreb, du monde égéen et du Levant ignorent, pour ainsi dire, les sources navales, publiques et privées, alors que les écrits des officiers de l'armée, des médecins militaires, des missionnaires et des archéologues sont — à juste titre — mobilisés pour reconstituer l'invention savante de l'Afrique du Nord. Tout au plus, quelques noms de marins sont-ils cités dans l'appareil de notes d'un ouvrage de référence de 1995 consacré aux expéditions militaires du tout premier XIX<sup>e</sup> siècle<sup>205</sup>. Soutenu en 2006, le travail doctoral de Claire Fredj sur les médecins militaires « dans les expéditions lointaines du Second empire », devait révéler la valeur documentaire des rapports de fin de campagne que les officiers de santé de marine soumettent à leur hiérarchie. Cet éclairage demeure limité toutefois pour deux raisons. La première vient du choix justifié de Claire Fredj de mener de front l'étude des sources médicales militaires, *lato sensu*, sur des théâtres de guerre lointains, ce qui atténue la spécificité du corps des officiers de santé navale. La seconde vient de l'étude conjointe de plusieurs théâtres : la zone des Détroits et la Crimée, le Mexique et la Chine, tandis que les mondes égéen et proche-oriental — ainsi le Liban en 1860 — restent dans l'ombre<sup>206</sup>. Par la suite, par ailleurs, Claire Fredj donnera une ferme préférence aux matériaux proprement militaires en étudiant les aspects sanitaires de la société coloniale algérienne<sup>207</sup>. Les historiens de l'orientalisme, des rencontres et des relations franco-méditerranéennes manifestent également un long désintérêt tant pour l'histoire navale que pour ses matériaux<sup>208</sup>. Renouvelée par l'invention de sources oubliées et négligées, telles

<sup>204</sup> F. Broche, *L'expédition de Tunisie, 1881*, *op. cit.*, p. 145-164.

<sup>205</sup> Yanis Saïtas, « La documentation cartographique des trois péninsules du Péloponnèse élaborés par l'armée française (1829-1832) », dans Marie-Noëlle Bourguet et *al.* (dir.), *Enquêtes en Méditerranée. Les expéditions françaises d'Égypte, de Morée et d'Algérie*, Actes de colloque, Athènes-Nauplie, 8-10 juin 1995, Athènes, Institut de recherche néo-hellénique, 1999, p. 105, n. 3.

<sup>206</sup> Claire Fredj, *Médecins en campagne, médecine des lointains. Le service de santé des armées en campagne dans les expéditions lointaines du Second empire (Crimée, Chine-Cochinchine, Mexique)*, sous la dir. de M. Daniel Nordman, vol.1, thèse de doctorat en Histoire et civilisation de l'EHESS, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2006.

<sup>207</sup> <https://www.cairn.info/publications-de-Claire-Fredj--8239.htm>.

<sup>208</sup> Christelle Taraud, *La prostitution coloniale : Algérie, Tunisie, Maroc (1830-1962)*, Paris, Payot, 2003 ; Frédéric Rousseau, « Entre découverte de l'altérité et définition de soi. L'Orient méditerranéen de soldats français de la Grande Guerre (1915-1918) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 81, 2010, p. 105-120 ; Philippe Landau, « De Tunis à l'Orient : la Grande Guerre de Victor Sebag », *ibidem*, p. 191-204 ; Maria Todorova, *Imaginaire des Balkans*, Paris, EHESS, 2011 ; Vincent Cardepuy et Fabrice Jesné, « Balkanisation. Histoire d'un concept », *Matériaux pour l'Histoire de notre temps*, 107, « Les Balkans, l'Europe et les guerres de 1912-1913 » 3<sup>e</sup> trimestre 2012, p. 3-12 ; Corinne Saminadayar-Perrin (dir), *L'invention littéraire de la Méditerranée dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle*, Geuthner RS, MSH-Méditerranée, 2012.

que les guides touristiques, les souvenirs comme les journaux des militantes féministes<sup>209</sup>, l'histoire de la littérature viatique n'a pas entrepris, à ce jour, d'exploiter les écrits des médecins de marine, des officiers navigants comme des autres personnels de la Royale, qu'ils soient aumôniers, commissaires, officiers marinières et matelots instruits. Les rencontres comme les coopérations occasionnelles entre les marins et ces agents d'influence expatriés que sont les missionnaires, les savants comme les archéologues sont, pour ainsi dire, ignorées<sup>210</sup>. À l'exception notable des textes de Loti et de Farrère sur le Proche-Orient, qui suscitent l'intérêt commun des historiens des lettres, des arts et de la Marine<sup>211</sup>, les écrits des marins sont cantonnés aux études des sociétés polaires, asiatiques et océaniques. Représentant pourtant une considérable masse documentaire, les journaux d'application des aspirants de marine, qui forment, après 1860, la plus grosse cohorte professionnelle de jeunes voyageurs français avec les « Athéniens », sont quasi inexploités. D'autres groupes ordinairement masculins — les consuls, les militaires, les archéologues, les touristes comme les journalistes — fournissent l'essentiel des matériaux servant à reconstituer les regards européens sur les mondes méridionaux, égéens et levantins<sup>212</sup>. Alors que la densité des postes le long des côtes facilite depuis l'ère moderne les contacts et la coopération avec les agents navals, les études d'histoire diplomatique et consulaire ne parlent pas ou fort peu de ces rencontres ni de ces partenariats<sup>213</sup>. L'action politique des agences consulaires, qui est un des chantiers actuels de l'histoire diplomatique, n'accorde ainsi aux marines de guerre qu'une place anecdotique. Le travail de thèse d'Alexandre Massé sur la politique d'influence française en mer Égée au premier XIX<sup>e</sup> siècle ne parle pas des archives surabondantes de la station du Levant, conservées à Vincennes, et mentionne un seul (et ancien) article d'histoire navale<sup>214</sup>. Cette omission ne compromet bien sûr pas la valeur d'une étude très serrée du monde consulaire en mer Égée, qui forme une société singulière, passionnante et l'une des plus documentées qui soit. Mais je demeure

<sup>209</sup> Loukia Efthymiou, *Identités d'enseignantes, identités de femmes. Les femmes professeurs dans l'enseignement secondaire public en France, 1914-1939*, thèse d'histoire, Université Paris 7-Denis Diderot, 2002 ; eadem, « Récits de voyage. Quatre enseignantes à la Belle Époque », *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, 28, 2008, p. 133-144 ; Claire Fredj (éd.), *Femme médecin en Algérie. Journal de Dorothee Chellier (1895-1899)*, préface d'Anne-Marie Moulin, Paris, Belin, 2015.

<sup>210</sup> Font notablement exception les travaux de Hervé Duchêne sur l'archéologie française en mer Égée au second XIX<sup>e</sup> siècle : Hervé Duchêne, « Salomon Reinach et les archipels égéens. À propos d'un voyage sur le *Latouche Tréville*. », *Revue des études anciennes*, 2001, p. 61-82 ; idem, « L'archéologue classique aux prises avec le monde diplomatique. Le cas de Salomon Reinach en 1881 », *Dialogues d'histoire ancienne*, Supplément 17, 2017, p. 823-840. Particulièrement les pages 831-832 et 837.

<sup>211</sup> Nicolas Pitsos « De Paris à Istanbul : représentations d'un ailleurs sensoriel sur les rives du Bosphore, au temps de la Question d'Orient », dans Robert Beck, Ulrike Krampfl et Emmanuelle Retaillaud-Bajac (dir.), *Les cinq sens de la ville du Moyen Âge à nos jours*, Presses universitaires François Rabelais, 2013, p. 256-273.

<sup>212</sup> Jacques Alexandropoulos, « De Paul Gauckler à Pierre Cintar : l'archéologie française en Tunisie et l'avènement de l'archéologie tunisienne », dans P. Cabanel (dir.), *Une France (...), op. cit.*, p. 405-427 ; T. Charmasson, *Voyages et voyageurs (...), op. cit.* ; Robert Le Huenen, *Le récit de voyage au prisme de la littérature*, PUPS, 2015, p. 297-308. On se reportera ici aux autres titres de la collection « Imago Mundi » des Presses Universitaires de Paris Sorbonne (PUPS), collection dédiée à la littérature de voyage européenne aux époques médiévale, moderne et contemporaine.

<sup>213</sup> David Plouviez, « Puissance navale et réseaux consulaires. L'action des consuls français en Italie et sur les marges occidentales de l'Empire ottoman au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Sylvia Marzagalli (dir.), *Les consuls en Méditerranée agents d'information, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Classiques Garnier, 2015, p. 179-199 ; A. Massé, *Un empire informel en Méditerranée. (...), op. cit.*, p. 89-93 et p. 634.

<sup>214</sup>A. Massé, *Un empire informel (...), op. cit.* p. 634.

persuadé que les rapports des stationnaires, les topographies médicales des officiers de santé embarqués, comme les instructions de la rue Royale sont d'utiles matériaux soit pour suivre l'ingérence pro-hellénique de la France et la promotion du commerce national dans les eaux grecques, soit pour saisir l'histoire de la Crète ottomane des années 1830-1840<sup>215</sup>. Dans les autres cantons du Levant, le constat est identique. L'invention des sources navales par des non-maritimistes — ainsi le journal du médecin de 3<sup>e</sup> classe Victorien Vannaire — et leur exploitation dans une perspective qui ne soit ni militaire ni navale sont exceptionnelles<sup>216</sup>. Les historiens de l'orientalisme romanesque et pictural se sont montrés, certes, plus audacieux en rassemblant plusieurs séries d'aquarelles et de photographies laissées par des officiers de marine et des officiers mariniers. Relevant et de l'histoire des Arts et de la rencontre coloniale, ces études forment désormais un ensemble documentaire d'une certaine ampleur qui permet de dégager des constantes dans la formation picturale des marins<sup>217</sup>. Dans une certaine mesure, ce travail est le pendant des synthèses consacrées aux représentations militaires de l'Afrique du Nord<sup>218</sup>. L'orientalisme littéraire a su également redonner leur place à des témoins aussi doués que Loti et Farrère, mais sans dissiper toutes les confusions inhérentes au groupe des « marins-gens de lettres ». Une étude thématique sur la Méditerranée française cite longuement Claude Farrère, mais semble ignorer que ce dernier, officier de Marine, né à Lyon d'un père corse, était un vieux toulonnais. Reprendre le journal (non publié) qu'il rédigea en croisière d'application, eût sans doute permis de relativiser les commentaires désabusés de Farrère sur des territoires méditerranéens qu'il avait précocement arpentés<sup>219</sup>. La connaissance de la Turquie ottomane que Loti et Farrère acquièrent au gré de leurs missions navales et diplomatiques, aurait mérité d'être nettement signalée dans une récente étude des représentations sensorielles de la capitale ottomane où la plupart des voyageurs occidentaux demeurent peu de temps et qu'ils ne reverront jamais<sup>220</sup>.

Résumons. Les champs pionniers sur l'histoire de la France en Méditerranée et de la Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle non seulement ignorent l'histoire navale, mais ne mobilisent pas les

<sup>215</sup> Publié en 2019, un article d'Alexandre Massé sur l'action de la France dans les Cyclades évoque l'assistance des catholiques de Syra apportée à des marins français à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais n'envisage pas les missions navales au profit des Latins de l'Archipel. La visite des missions catholiques par les croiseurs de la station du Levant, le transport des ecclésiastiques, les enquêtes sur ces catholicités minoritaires menées par des stationnaires demeurent ainsi dans l'ombre d'une étude toute centrée sur l'action et l'analyse consulaires.

Alexandre Massé, « La protection des Latins par la France face à l'indépendance de la Grèce (1821-1855) », dans Valérie Assan, Bernard Heyberger et Jakob Vogel (sous la dir. de), *Minorités en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle. Identités, identifications, circulations*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2019, p. 105-106.

<sup>216</sup> Raphaëlle Renard-Foultier, *Étude sur Victorien Vannaire, chirurgien de 3<sup>e</sup> classe dans la marine impériale durant la guerre de Crimée à partir de son journal*, mémoire d'Histoire, sous la dir. de Jean-Pierre Bardet, Paris IV-Sorbonne, 2005.

<sup>217</sup> François Bellec, « Quand Julien Viaud illustrait Pierre Loti », dans *Loti en son temps. Colloque de Paimpol*, 1994, Rennes, PUR, p. 181-185 ; M. Chomette et P.-M. Richard, *Paul-Émile Miot (1827-1900)*, (...), *op. cit.* ; Bruno Vercier, *Les Orient de Pierre Loti par la photographie*. Paris, Monum-Éditions du patrimoine, 2006 ; Farid Abdelouahab, Isabelle Le Toquin, Nicolas Texier, *Carnets d'escales. Viaux, artiste et officier de marine*, Chasse-marée et Service historique de la Défense-Département Marine, 2011 ; Allain Quella-Villéger et Bruno Vercier, *Pierre Loti photographe*, Saint-Pourçain-sur-Sioule (Allier), Bleu Autour, 2012.

<sup>218</sup> Nicolas Schaub, *Représenter l'Algérie. Images et conquêtes au XIX<sup>e</sup> siècle*, CTHS, 2015, p. 82-85 ; 166.

<sup>219</sup> SHD-V-M, MS 269, Aspirant Bargone (qui deviendra Claude Farrère), « Campagne de L'Iphigénie 1896-1897. Journal de relâches et de traversées » ; J.-C. Izzo et T. Fabre, *La Méditerranée française, op. cit.*, p. 90-91.

<sup>220</sup> N. Pitsos, « De Paris à Istanbul (...) », art. cité, p. 256-273.

ressources archivistiques ni les matériaux imprimés qui en forment le socle documentaire. À cette indifférence échappent, il est vrai, les productions photographiques, artistiques et littéraires d'une poignée d'officiers et de sous-officiers. Faut-il voir dans ce propos sentencieux, l'amertume d'un navaliste *in his (rather late) mid-fifties* qui, à l'instar du contrebassiste alcoolisé et semi-dément de Süskind, pleurniche de ne pas jouer sa partition dans le beau concert des arts historiens, florissants ou non ? Faut-il transposer sur la scène des études universitaires la vieille antienne du désintérêt d'une nation casanière et rurale pour les choses de la mer<sup>221</sup> ? Cela ne tient pas. L'histoire récente du Pacifique, des mers australes et de l'Indochine montre que l'*Alma Mater* n'a pas en effet le dos obstinément tourné à la mer comme l'étaient, dans les années 1950, les paroissiens cauchois du père Bernard Alexandre<sup>222</sup>. Allons plus loin que le dépit professionnel et la psychologie de groupe pour envisager d'autres explications, archivistiques et historiographiques, qui donneraient la clé d'une forme de relégation.

### **1. La dispersion des archives et l'absence d'un grand centre de recherche ont-elles été fatales à la diffusion des savoirs navalistes ?**

Comme ses pairs, l'historien naval emploie un spectre très large de sources afin de croiser les dimensions militaires, nautiques, administratives et sociales nécessaires à ses recherches. Au premier chef, les « navalistes » emploient les documents — écrits, dessins, cartes, clichés — qui ont été produits par les administrations de la Marine, parisiennes et portuaires, comme par leurs échelons ultramarins. Les sources officielles utilisées proviennent également des administrations ayant eu à traiter les affaires ultra-marines, maritimes, navales et coloniales. Les archives de la Guerre, généralement déposées à Vincennes, mais également les fonds des Affaires étrangères, de l'Instruction Publique et des services coloniaux, quand ces derniers acquièrent leur autonomie administrative, sont donc d'un emploi fréquent, pour ne pas dire routinier, dans l'étude des entreprises navales. Cette diversité est également de règle pour les autres grands types de sources. Outre les fonds privés, déposés dans les archives publiques ou conservés par les descendants, la presse généraliste, portuaire et professionnelle, les essais de géopolitique, les thèses médicales, les manuels et dictionnaires spécialisés contribuent à l'étude des savoirs et des imaginaires navals<sup>223</sup>. Les cartes et relevés hydrographiques<sup>224</sup>, le tracé de côtes sur papier calque, les clichés photographiques des navires de guerre et des arsenaux, convertis ou non en cartes postales<sup>225</sup>, les

<sup>221</sup> Amiral Auphan et Jacques Mordal, *La Marine française dans la Seconde Guerre mondiale*, France-Empire, 1967, 2<sup>nd</sup>e édition, p. 13-25 ; Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, Pour l'Histoire, 2003, p. 9, 43-87.

<sup>222</sup> Bernard Alexandre, *Le Horsain. Vivre et survivre en pays de Caux*, Paris, Plon, coll. « Terre Humaine », 1988, p. 29-63.

<sup>223</sup> À titre d'exemple : Clémence Gavalda et Benoît Pouget, « Du « front épidémique » à la Faculté : les thèses de doctorat sur le choléra soutenues par les officiers de santé de Marine à la Faculté de Médecine de Montpellier (1802-1869) », *Revue historique des armées*, n° 298, 1<sup>er</sup> trimestre 2020, p. 61-74.

<sup>224</sup> Isabelle Knab-Delumeau « La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 25, Octobre 2018, p. 127-141.

<sup>225</sup> À titre d'exemple : Bruno Corre, *Marines. L'album de photos d'un médecin de marine du Second Empire*, Cherbourg, Presse de la Manche, 1990.

réclames et les brochures des entreprises spécialisées<sup>226</sup> sont également des matériaux d'un particulier intérêt documentaire. Rien donc ici de bien différent des fonds qu'emploient les branches de l'histoire politique, sociale ou culturelle.

### 1. 1. Les archives de la Marine : des ressources banalement éclatées

Est-il difficile de travailler sur des matériaux navals, manuscrits ou imprimés ? La dispersion des fonds publics entre les sites franciliens — Paris, Vincennes, Saint-Denis —, les antennes provinciales du ministère de la Défense et les cinq « vieux » ports de guerre — Rochefort, Brest, Lorient, Cherbourg et Toulon — n'est certes pas une bonne chose. L'éclatement des sources nationales contraste, en outre, fâcheusement avec la concentration séculaire des archives navales britanniques qui, menée par le *Public Record Office* depuis l'ère victorienne, est poursuivie par les *National Archives*<sup>227</sup>. Qu'une partie des gisements navals nationaux soit peu commode d'accès, on ne peut que le déplorer d'autant plus que les antennes provinciales et portuaires du SHD sont d'importants dépôts d'archives militaires, judiciaires et sanitaires, régulièrement renforcés par les versements des institutions et des particuliers. Outre leur dispersion, les matériaux navals contemporains ont partiellement souffert d'une forme de submersion. Initialement déposés dans les centres hospitaliers spécialisés, les fonds médicaux sont restés mal connus avant leur versement progressif dans les centres d'archives du SHD et le colossal travail de dépouillement et d'analyse mené, entre autres, par Michel Sardet, Bernard Brisou et Benoît Pouget<sup>228</sup>. Avant l'âge numérique, des sources imprimées essentielles, telles les *Annales Maritimes et Coloniales*, mais également les thèses de médecine et la presse médicale spécialisée ont été peu faciles d'accès. Dans son travail doctoral sur les travaux de topographie médicale des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, Marie-Françoise Rofort admet avoir abandonné la consultation des précieuses *Archives de médecine navale*, dont elle débusqua les tables des matières trop tardivement pour compléter son travail de dépouillement des topographies civiles et militaires<sup>229</sup>. À toutes ces avanies et difficultés passées, s'ajoutent les inévitables naufrages archivistiques. On pense ainsi à la correspondance du commandant Doudart

<sup>226</sup> Anonyme, *Les établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1914 ; Vincent Berne et Catherine Vich, *Répertoire numérique détaillé, Sous-série GG 2 177 GG 2, « Fonds Privé des anciens établissements Sautter-Harle »*, Vincennes, 2007-2014.

<sup>227</sup> Bien qu'une partie des archives navales demeurent sur d'autres sites que le dépôt central de Kew, ainsi à Greenwich, où les archives privées sont abondantes, comme à Taunton, où se trouvent les papiers du service hydrographique. Mais pour un Londonien, Greenwich est à portée de main et la promesse d'une détente semi-rurale. Brest ou Cherbourg pour un Francilien demeurent en revanche des villes lointaines, ce qui est certes propice à la lecture des romans russes. Pour le méridional que je suis devenu, la lecture des « Pardaillan » est nécessaire avant d'atteindre ces bastions.

<sup>228</sup> Bernard Brisou, *Catalogue raisonné des rapports médicaux annuels ou de fin de campagne des médecins et chirurgiens de la Marine d'État : 1740-1914*, Vincennes, SHD, 2004 ; Michel Sardet, *Naturalistes & explorateurs du Service de santé de la marine au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2007 ; Bernard Brisou et Michel Sardet, *Dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, SHD, 2010 (par la suite BRISOU-SARDET) ; Benoît Pouget, « *Un choc de circulations* » : *la marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) : médecine navale, géostratégie et impérialisme sanitaire*, thèse sous la direction de Walter Bruyère-Ostells, Aix-en-Provence, 2017, Ecole Doctorale Espaces, Cultures, Sociétés (Aix-en-Provence), soutenue le 11 décembre 2017. Ce travail doctoral, revu et corrigé, a été publié, sous le même titre, aux Presses Universitaires de Rennes en 2020 dans la collection « Histoire ».

<sup>229</sup> Marie-Françoise Rofort, *Les topographies médicales. Une géographie des maladies et de la santé aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*, thèse d'Histoire, Université de Paris VII, t. 1, 1987, p. 55, n. 1.

de Lagrée, le pionnier des études archéologiques cambodgiennes. Jeune homme, Doudart de Lagrée sert en Méditerranée orientale et se passionne pour la Grèce et le monde égéen. Témoinnant de l'activité et des passions d'un marin-antiquaire du milieu du siècle, sa correspondance devait être partiellement publiée et servir de matière à une biographie. Les lettres de Doudart de Lagrée furent malencontreusement détruites, tandis que ses papiers « indochinois », heureusement préservés et publiés, ont servi à sa notoriété posthume désormais associée à l'Asie<sup>230</sup>. La mauvaise fortune voulut que d'autres marins passionnés de science et d'archéologie — ainsi les hydrographes Lieussou et Cloué — ne tirassent pas de leurs croisières ni de leurs travaux matière d'un grand ouvrage de vulgarisation sur le modèle de *The Mediterranean* de Smyth<sup>231</sup>. Venant d'autres horizons, d'immenses talents, ainsi l'historien Jules Michelet, le saint-simonien Michel Chevalier, le géographe Élisée Reclus, l'archéologue Victor Bérard enfin, proposèrent au lectorat instruit ces vues d'ensemble des mondes et des peuples méditerranéens. Les sources publiées, administratives et privées, sont, en outre, trop rares pour corriger les embarras logistiques et matériels de la dispersion archivistique. Entreprise ponctuellement sous l'égide du Service historique de la Marine puis du Service historique de la Défense (SHD) dont les publications n'ont pas une grande diffusion, l'édition savante des sources publiques et privées du XIX<sup>e</sup> siècle n'a pas été menée avec l'esprit de suite qui anime, depuis plus de 120 ans, la *Navy Records Society*<sup>232</sup>. Comme leur publication n'a jamais suivi un plan éditorial homogène, les lettres comme les journaux imprimés sont à rechercher chez divers éditeurs tels Economica et L'Harmattan. La modestie comme la dispersion éditoriale des matériaux publiés sont d'autant plus regrettables que la thèse de Guillemette Crouzet sur l'action des Victoriens dans les mers arabo-persanes comme les recherches de ses pairs britanniques travaillant sur les mers lointaines doivent beaucoup aux éditeurs privés<sup>233</sup>. La défunte *Cambridge Archive Edition* publia ainsi, selon les canons de la recherche savante, une large fraction des archives navales et coloniales britanniques avec l'appui intéressé des pétromonarchies et des États engagés dans d'anciennes querelles frontalières<sup>234</sup>. Mais à ne voir que ce qui manque et fait souci, on perd de vue ce qui est à portée de main, quitte à s'armer d'un harpon.

À deux encablures de la chapelle et du donjon de Charles V et à moins de 20 mn du Quartier Latin, la salle de consultation du Pavillon du Roi à Vincennes est un éden<sup>235</sup>, alors que le bunker des

<sup>230</sup> C. Marbach, « Deux polytechniciens en Indochine (...) », art. cité, p. 21-25 ; Bernadette et Bernard Chovelon, *Doudart de Lagrée marin, diplomate, explorateur*, Presses universitaires de Grenoble, 1997.

<sup>231</sup> William Henry Smyth, *The Mediterranean, a memoir physical, historical and nautical*, Londres, J. W. Parker and son, 1854.

<sup>232</sup> Le second XX<sup>e</sup> siècle, et particulièrement la guerre d'Algérie, sont les grands bénéficiaires de l'effort éditorial. À notre connaissance, trois recueils documentaires publiés portent sur les forces navales au XIX<sup>e</sup> siècle. Gustave Delattre, *Annales inédites de la flottille du fleuve Sénégal*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1972 ; Albert Clarac, *Mémoires d'un médecin de la Marine et des colonies (1854-1934)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1994 ; G. Pedroncini, *La défense sous la III<sup>e</sup> République*, t. 1, *Vaincre la défaite (1872-1881)*, vol. 2, *La Marine*, Vincennes, Service historique de l'Armée de Terre-IHD, 1995.

<sup>233</sup> G. Crouzet, *Genèses du Moyen-Orient (...)*, op. cit., p. 579-580.

<sup>234</sup> Un amical (et reconnaissant) salut à Anita Burdett, qui rassembla ces recueils en leur donnant l'appareil critique et contextuel nécessaire.

<sup>235</sup> Si bien que l'on annonce dans la décennie à venir l'expulsion des chercheurs et de leurs vieux papiers au profit des administrations militaires. L'exode envisagé à Chatellerault fait frémir.

Affaires étrangères de La Courneuve est un antre polaire dans un tissu urbain qui n'invite ni à la rêverie ni à la nostalgie, les chercheurs étrangers se demandant souvent s'ils (en) reviendront. Si le catalogage informatique des archives navales de la Défense est une entreprise en cours, très incomplète pour le XIX<sup>e</sup> siècle, l'appui des sites comme des forums spécialisés est d'une grande aide<sup>236</sup>. Rien de bien différent donc à ce que peuvent employer ou consulter les historiens des affaires diplomatiques et consulaires en amont de leurs recherches. Cherchons, en second lieu, une explication institutionnelle et savante au médiocre rayonnement des questions navales.

## 1. 2. Les navalistes au sein de l'Université : d'efficaces croiseurs, mais pas d'escadre

Faut-il invoquer le cloisonnement durable des études navalistes, tenues comme une branche secondaire et quelque peu folklorique de l'histoire technique et militaire ? J'ai longtemps cru dans cette explication en reprenant, paresseusement, certaines vues de Martin Motte, de Jean Martinant de Préneuf et de Jean-Baptiste Bruneau sur le service historique de la Marine de l'entre-deux-guerres<sup>237</sup>. L'histoire navale commence pourtant bien avant Paul Chack (1876-1945) et fut pionnière sur le plan épistémologique. Dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les dimensions diplomatiques et civilisationnelles des entreprises maritimes parcourent les travaux des premiers navalistes. Ancien élève de l'École navale, contraint de quitter le service avec le retour des Bourbons, Augustin Jal (1795-1873) s'engage dans une carrière de critique théâtral et artistique où sa très solide formation scolaire peut se déployer. Ayant conservé des liens étroits avec son arme d'origine, ce libéral couvre l'expédition d'Alger comme correspondant de guerre, avant d'être nommé historiographe de la Marine. Engagé dans une entreprise lexicographique et encyclopédique titanesque, Jal se passionne pour des sujets d'histoire culturelle, tels que le symbolisme politique, la vexillologie, la toponymie navale et les légendes historiques. Il démonte ainsi, avec humour, les mythes aussi tenaces que la perte du *Vengeur*<sup>238</sup>. On retrouve chez certains marins de ses contemporains et leurs cadets, qui ont également fait oeuvre d'historiens et d'archéologues navals, une grande capacité à dépasser le cadre d'une « histoire-rabot » ou de « l'histoire-bataille ». Auteur de nombreux livres biographiques et autobiographiques, l'amiral Edmond Jurien de La Gravière (1812-1892) fait de ses études sur les marines antique, médiévale et moderne, européennes ou non, la matière de grands développements sur la guerre future. Ses essais semi-autobiographiques déploient également d'amples vues

<sup>236</sup> À titre d'exemple : <https://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/periodiques.php>.

<sup>237</sup> Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des armées*, n° 257, 2009, p. 27-43 ; Jean-Baptiste Bruneau, *Paul Chack. Itinéraire d'un malentendu*, Paris, Les Indes Savantes, 2020.

<sup>238</sup> A. Jal, *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire errata et supplément pour tous les dictionnaires historiques d'après les documents authentiques inédits*, Paris, Henri Plon, Imprimeur-éditeur, 1867 ; *idem*, *Souvenirs d'un homme de Lettres (1795-1873)*, Paris, Léon Téchener, 1877 ; *idem*, *De Paris à Naples, Études mineures de marine et d'Art*, Paris, Allardin, 1836 ; Ch. Bouvet, « Un historiographe de la Marine : Augustin Jal (1795-1873) », *Revue Maritime*, juillet 1926, p. 20-40.

stratégiques et diplomatiques que nourrit son expérience ultra-marine et européenne<sup>239</sup>. Si le style comme les méthodes de Jurien de la Gravière ont bien vieilli au début du XX<sup>e</sup> siècle, la reconstitution du Service historique de la Marine, au lendemain de la Grande Guerre, fait espérer une histoire navale élargie. Non seulement les premiers cadres du service — Castex, Millot et Chack — mettent de l'ordre dans des archives éclatées, mais les tout premiers travaux de Paul Chack et de son équipe montrent des vues nouvelles sur les dimensions économiques et juridiques de la guerre sur mer. Liée aux entreprises coloniales, l'histoire navale de l'entre-deux-guerres s'est pourtant mal dégagée des perspectives héroïques et technicistes. Les historiens de métier ont logiquement ignoré ou reçu avec méfiance cette production, où le recours aux sources et la complexité des causes n'étaient pas des enjeux prioritaires<sup>240</sup>. Il n'est pas impossible que ces anciennes réticences jouent toujours contre ce qui semble être une « *pom pom gun history* ». Encore aujourd'hui, les historiens des sciences et de l'industrialisation recourent peu aux travaux des spécialistes de l'archéologie et de l'ingénierie navales<sup>241</sup>. Les travaux récents sur les pollutions contemporaines ne considèrent pas les navires de guerre comme des territoires ordinaires de l'industrialisation et de ses risques. On peut s'en étonner légitimement. Outre le saturnisme, certaines maladies professionnelles, dermatologiques et respiratoires, sont communes aux usines chimiques, aux dynamitères, comme aux salles des machines des unités de ligne. La localisation des accidents et des catastrophes comme leurs effets sanitaires suivent, en outre, des logiques assez proches dans ces divers lieux<sup>242</sup>. Cloisonnement savant et indifférence bien fâcheux, d'autant plus que l'histoire navale contemporaine a, depuis longtemps, fait son *aggiornamento* lui permettant, quand on lui en donne l'occasion, de participer aux chantiers des sciences humaines.

L'entrée en 1965 de Philippe Masson (1928-2005) au sein du Service historique de la Marine (SHM) a marqué le commencement de cette conversion. Agrégé de l'Université, auteur d'une thèse pionnière sur les mutineries de la mer Noire, Philippe Masson est, avec le moderniste Daniel Dessert, le premier historien de métier à mener, après 1945, une carrière de chercheur-enseignant au service de la Marine, tout en publiant des ouvrages de haute vulgarisation portant sur

<sup>239</sup> À titre d'exemple dans une production considérable : Edmond Julien de La Gravière, *La marine des anciens*, 2 vol., Paris, Plon, 1880 ; *idem*, *La conquête de l'Inde et le voyage de Néarque*, Paris : E. Plon, Nourrit et C<sup>e</sup>, 1884 ; *idem*, *La marine des Ptolémées et la marine des Romains*, 2 vol., Paris, E. Plon, Nourrit et C<sup>e</sup>, 1885. <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/biographies/jurien-de-la-graviere-jean-pierre-edmond-1812-1892-vice-amiral/>

<sup>240</sup> Cf. J. Tramond et A. Reussner, *Éléments d'Histoire maritime (...)*, *op. cit.* et J. -B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, *op. cit.*, p. 72-94.

<sup>241</sup> À titre d'exemple, sur l'énergie éolienne, qui reste la première ressource propulsive de toutes les marines de guerre occidentales avant 1860 et commune avant 1870, on ne lit rien de maritime dans le récent recueil de François Jarrige et d'Alexis Vrignon. Leur livre n'évoque pas plus les voies énergétiques alternatives au charbon comme au pétrole dans les marines de guerre. L'emploi contemporain du bois dans la construction navale indienne est certes l'objet d'une longue et très fine communication à mi-chemin entre l'ethnologie navale et l'économie. Cette étude est hélas présentée sans comparaison avec les usages passés proches ou non de cette matière. Or le bois, qui est un matériau commun avant 1870 dans la construction militaire française, retrouve une seconde jeunesse durant le second conflit mondial et dans les années 1950 (classe *Sirius*) pour lutter contre les mines magnétiques. L'usage du bois puis des couvertures en résine pour réduire la signature du navire et le déclenchement des mines se poursuit de nos jours pour la guerre sous-marine. François Jarrige et Alexis Vrignon, *Face à la puissance. Une histoire des énergies alternatives à l'âge industriel*, Paris, La Découverte, p. 47-50 ; 71-84 ; 366-377 ; <https://www.ouest-france.fr/bretagne/brest-29200/mines-la-hantise-des-porte-avions-et-sous-marins-nucleaires-1167902> ; <https://gizmodo.com/the-navys-wooden-avengers-are-real-life-mine-sweepers-5912499>.

<sup>242</sup> On se reportera pour l'analyse historiographique à l'introduction de la troisième partie de cette étude.

les guerres mondiales et le passé maritime de la France. Ce sont ces livres qui l'engagent dans des champs jusque là réservés aux modernistes : l'histoire culturelle, l'anthropologie du combattant, les aspects économiques et sanitaires de la guerre sur mer<sup>243</sup>. Parallèlement, le service historique de la Marine travaille avec des partenaires britanniques, et produit, entre la fin des années 1980 et le début de la décennie suivante, de grandes synthèses sur les marines des XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles<sup>244</sup>. L'ouverture du service historique de la Marine au monde universitaire ne se limite pas à ces entreprises temporaires. L'engagement de Michèle Battesti aux côtés de Philippe Masson précède, de quelques années, la constitution d'une équipe de jeunes chercheurs-enseignants dont les recherches et généralement les thèses sont rédigées sous les toits du pavillon de la Reine<sup>245</sup>. Sous l'égide des amiraux Chatelle et Kessler, alors chefs du SHM, Philippe Vial, Patrick Boureille, Laurent Suteau, Jean Martinant de Préneuf préparent, dans la décennie 2010, l'intégration de trois nouveaux navalistes, Jean-Baptiste Bruneau, Thomas Vaisset et Dominique Guillemain, avant l'arrivée très récente d'une troisième génération, que représente Céline Marangé, spécialiste du monde russe<sup>246</sup>. L'arrivée de ces chercheurs-enseignants a fait rentrer au bureau Marine du SHD des traditions universitaires et des champs de recherche variés. Si Philippe Vial et Patrick Boureille sont respectivement les élèves de Robert Frank et de Georges-Henri Soutou, leurs premiers collègues ont été formés par des spécialistes d'histoire littéraire, religieuse, culturelle ou géopolitique<sup>247</sup>. Associé *ab ovo* au GIS « Histoire et Sciences de la Mer », qui est depuis 2005 la principale plate-forme des études maritimistes nationales, le bureau Marine du SHD suit de près les travaux des universités et des centres de recherche ponantais et méditerranéens. L'ouverture sur les différentes branches du monde universitaire a ainsi définitivement intégré aux études navales contemporaines l'histoire des sciences et des techniques, la sociologie, et la prosopographie. Les pratiques comme les doctrines passées de l'histoire navale, la muséologie, la mémoire des conflits mondiaux, le « roman national » ont été également l'objet d'études détaillées qui ont intégré les imaginaires et les représentations

---

<sup>243</sup> P. Masson, *Les naufrageurs du Lusitania et la guerre de l'ombre*, Paris, Albin Michel, 1985 ; *idem*, *De la mer et de sa stratégie*, Paris, Tallandier, coll. Approches, 1986 ; *idem*, *La Mort et les marins*, Issy-les-Moulineaux, Glénat, 1997 ; *idem*, *L'Homme en guerre - De la Marne à Sarajevo*, Monaco, Éditions du Rocher, 1997 ; *idem*, *Le Drame du Titanic*, Paris, Tallandier, 1998.

<sup>244</sup> E. Freeman (coord.), *Les empires en guerre et paix 1793-1860. Journées franco-anglaises d'histoire de la Marine. Portsmouth, 23-26 mars 1988*, *op. cit.*.

<sup>245</sup> Où bien d'autres, dont l'auteur de ces lignes, furent magnifiquement hébergés. Le « bocal aux grands hommes » en toute immodestie.

<sup>246</sup> L'engagement de chercheurs-doctorants pour succéder à l'emploi « d'agrégés militaires du rang » est une des grandes réussites institutionnelles dont Philippe Vial fut le négociateur et le maître d'oeuvre. Cf. Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, « La relève stratégique : une première histoire du soutien aux jeunes chercheurs sur les questions de défense et de sécurité », *Les Champs de Mars*, vol. 30 + supplément, n° 1, 2018, p. 15-18 ; <https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/es/node/32584>.

<sup>247</sup> Jean Martinant de Préneuf, *La Marine et l'Église en France de 1870 à 1926. Mentalités et comportements religieux des officiers de marine supérieurs et généraux*, DEA d'histoire contemporaine, sous la dir. de Philippe Levillain, Paris X-Nanterre, 1992 ; *idem*, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, 2 vol., thèse d'Histoire, sous la dir. du même, Université de Paris X - Nanterre, 1995 ; Jean-Baptiste Bruneau, *Le cas Drieu : Drieu La Rochelle entre écriture et engagement : débats, représentations, interprétations de 1917 à nos jours*, thèse d'Histoire, sous la dir. de Christian Delporte, Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, 2005.

dans le spectre des recherches navalistes<sup>248</sup>. Les chercheurs-enseignants « marine » du SHD travaillent enfin avec des collègues venus d'autres horizons, modernistes (Hervé Drévilion) et contemporanistes (Walter Bruyère-Ostells), qui apportent bien sûr leurs savoirs et leurs pratiques.

Malgré cette activité, l'histoire navale contemporaine ne s'est pas imposée et souffre de la comparaison avec les réalisations des grandes figures maritimes des âges médiéval et moderne. Dirigeant une armada de masters et de thèses, Michel Mollat du Jardin, Jean Meyer, Martine Acerra, André Zysberg, Patrick Villiers et Michel Vergé-Franceschi ont bâti une histoire universitaire des flottes de guerre et des arsenaux, associée aux questions portuaires, impériales et commerciales. Alors qu'elle fait suite au travail pionnier de Guy Pedroncini sur les mutins de 1917, la thèse de Philippe Masson sur la flotte française de la mer Noire en 1919 demeure dans l'obscurité<sup>249</sup>. Elle n'a pas ainsi suscité l'intérêt des chercheurs travaillant sur la désobéissance militaire durant la Première guerre mondiale et dont les études s'inscrivaient dans les débats opposant, il y a une quinzaine d'années, les « écoles » du consentement et de la « contrainte »<sup>250</sup>. Tout l'intérêt de l'étude inédite de Frédéric Davansant, qui est un historien du droit, est de replacer les mutineries de 1919 dans une histoire ouvrière et sociale, où la grève est autant, et parfois moins, un mode de contestation qu'une forme de protestation, conduite au nom du droit et de la justice<sup>251</sup>. Quelque peu à l'étroit au SHM avant de rallier l'IRSEM en 1996, Michèle Battesti n'a pas fait école, quand bien même ses travaux sur la marine de Napoléon III, sur les ingérences navales<sup>252</sup> et la bataille d'Aboukir<sup>253</sup> ont apporté aux recherches navalistes les bénéfices de l'histoire sociale et culturelle<sup>254</sup>. S'ils ont trouvé un accueil fructueux dans les universités ponantaises (Lorient, Le Havre) et

<sup>248</sup> Jean Martinant de Préneuf, « La Grande Guerre sur mer au regard d'un marin pêcheur artiste », *Revue 303*, numéro spécial coordonné par A. Cabantous : « Paul-Emile Pajot : le journal », 102 (2008), p. 190-196 ; *idem*, « Un héros pour tous : Jean L'Herminier et le *Casabianca*, figures emblématiques du mythe résistancialiste de 1942 jusqu'à nos jours », dans Claude d'Abzac et Jean de Préneuf (sous la dir. de), *Héros militaire, culture et société (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, IRHiS-Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM), coll. Histoire et littérature de l'Europe du Nord Ouest, Octobre 2012 [édition électronique consultée] ; Jean-Baptiste Bruneau, Patrick Louvier, Thomas Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial au musée de la marine : un archipel évanoui ? », dans Frédéric Rousseau (sous la dir. de), *Les présents des passés douloureux. Musée d'histoire et configurations mémorielles. Essais de muséohistoire*, Paris, Michel Houdiard Éditeur, 2012, p. 161-196 ; Jean-Baptiste Bruneau, « Des navires et des hommes illustres : Les choix contemporains scénographiques au musée national de la Marine à la lumière des débats de l'entre-deux-guerres » dans P. Louvier (sous la dir. de), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 119-129,.

<sup>249</sup> Philippe Masson, *L'Intervention en mer Noire : novembre 1918-avril 1919*, Vincennes, Service historique de la Marine nationale, coll. « Les mutineries de la marine française », n° 1, 1974 ; *idem*, *La Marine française et la Mer noire 1918-1919*, 1<sup>re</sup> éd. Paris, Éditions de la Sorbonne, 1982 ; rééd. Paris, Publications de la Sorbonne para-universitaires, 1995 ; [http://www.crid1418.org/bibli/?page\\_id=18#AlphaIndex-M](http://www.crid1418.org/bibli/?page_id=18#AlphaIndex-M).

<sup>250</sup> Cf. André Loez, *14-18. Le refus de la guerre. Une histoire des mutins*, Folio Histoire, 2010.

<sup>251</sup> Nous remercions notre collègue, maître de conférences à l'Université du Littoral Côte d'Opale, pour nous avoir communiqué l'intégralité d'un article inédit qui doit être publié dans un ouvrage collectif dédié à la désobéissance militaire et qui fait suite à un colloque tenu en novembre 2017 à Boulogne-sur-Mer sur la désobéissance militaire : <https://univ-droit.fr/actualites-de-la-recherche/manifestations/25034-la-desobeissance-militaire-terre-mer-regards-croises>.

<sup>252</sup> Michèle Battesti, *La marine au XIX<sup>e</sup> siècle. Interventions extérieures et colonies*, Éditions Du May, 1993. Réed. en 2001 chez Layeur.

<sup>253</sup> *Eadem*, *La bataille d'Aboukir, 1798. Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Éditions Économica, 1998

<sup>254</sup> Cf. <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/rencontre-avec-michele-battesti-historienne-specialiste-de-lhistoire-maritime-au-xixe-siecle-trafalgar-les-aleas-de-la-politique-navale-de-napoleon>.

nordistes (Lille), trois anciens chercheurs du SHD ont poursuivi leurs travaux, mais sans pouvoir fonder une structure locale de recherche dédiée aux forces navales<sup>255</sup>. À dire vrai, la dispersion universitaire et l'ampleur croissante des tâches administratives ne s'y prêtent pas. Au-delà du SHM et du SHD, la même discrétion devait envelopper les meilleurs travaux. Auteur d'une thèse remarquée sur les médecins de la Marine (1967), Jacques Léonard s'est détourné de la Marine pour entreprendre une histoire « totale » du monde médical et de la santé en France<sup>256</sup>. Les universités méridionales ont-elles été plus attentives au XIX<sup>e</sup> siècle naval et méditerranéen que leurs consoeurs ? Guère à dire vrai. Ni le travail pionnier de Jean-Pierre Dubreuil sur la marine à vapeur à Toulon, ni la thèse d'André Rampal sur les stations navales sous la monarchie de Juillet ne furent publiés, leurs conclusions comme leurs articles faisant l'objet de rares et discrètes publications<sup>257</sup>. Les *Cahiers de la Méditerranée* qui sont, depuis leur fondation, la revue méridionale la plus engagée dans l'histoire maritime, ont diffusé d'assez nombreuses études navalistes sur le XVIII<sup>e</sup> siècle et le premier conflit mondial, mais à peine deux sur le XIX<sup>e</sup> siècle<sup>258</sup>. Le même constat peut être tiré de la consultation de *Rives Méditerranéennes* ou de la revue montpelliéraine *LIAME*<sup>259</sup>. À la différence de leurs collègues modernistes, les pères fondateurs de l'histoire militaire et coloniale dans les universités du Midi— Jean-Louis Miège à l'université d'Aix-Marseille, André Martel<sup>260</sup> puis Jules Maurin à Montpellier— ont peu abordé les questions navales pour s'en tenir, ainsi Jean-Louis Miège, aux aspects portuaires et maritimes<sup>261</sup>. Avec quelques nuances— on pense ainsi à

<sup>255</sup> Jean-Baptiste Bruneau (Lorient), Jean Martinant de Préneuf (Lille-SHD), Thomas Vaisset (Le Havre).

<sup>256</sup> Jacques Léonard, *Les Officiers de santé de la Marine française de 1814 à 1835*, thèse de doctorat 3<sup>ème</sup> cycle, Rennes, 1967 ; Claude Bénichou, « Jacques Léonard : pour une histoire, globale mais désabusée, de la santé », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n° 40, octobre-décembre 1993, p. 115-117.

<sup>257</sup> André Rampal, « Les équipages des stations navales. Restauration-Monarchie de Juillet », dans ouv. collectif, *Navigation et gens de mer en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours*. Actes de la Table Ronde du Groupement d'Intérêt scientifique, Sciences humaines, sur l'aire méditerranéenne, cahier n° 3, Paris, CNRS, 1980, p. 93-103 ; *idem*, « Les stations navales françaises de Méditerranée au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les exemples du Levant et de l'Espagne sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », dans Délégation Méditerranée de la Société française d'Histoire Maritime (coord. par la), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Actes du Colloque de Toulon, des 12, 13 et 14 septembre 2002, Toulon, Les éditions de la Nerthe, 2004 ; *idem*, « Corsaires et pirates dans les guerres civiles et d'indépendance au début du XIX<sup>e</sup> siècle en Méditerranée, l'Espagne et la Grèce », dans Gilbert Buti (textes réunis par), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Marseille, Riveteuse éditions, 2009, p. 247-261.

<sup>258</sup> On s'appuie ici sur la consultation des numéros publiés depuis 1970 et tous disponibles sur la Toile depuis les plateformes académiques (*persée* et *openedition.journals*) : Jean-Pierre Dubreuil, « Toulon 1830-1860 : l'introduction de la vapeur dans la marine de guerre », *Cahiers de la Méditerranée*, n°5, 1, 1972, p. 68-75 ; Nelly Maitre, « Étude d'un groupe social : les officiers de marine à Toulon (1870-1900) (Quelques conclusions) », *Cahiers de la Méditerranée*, n°10, 1, 1975, p. 79-88.

<sup>259</sup> On s'appuie sur la consultation des numéros en ligne de ces deux revues.

<sup>260</sup> « Travaux d'André Martel » dans *Les Armes et la Toge (...)*, *op. cit.*, p. 7-15.

<sup>261</sup> Jean-Louis Miège (sous la dir. de), *Les céréales en Méditerranée : histoire, anthropologie, économie*, Paris, éditions du CNRS, 1994 ; Richard Moles, *La gendarmerie maritime de 1815 à 1848*, mémoire de D.E.A., Histoire militaire, Défense et Sécurité, sous la dir. de Jules Maurin, 2001-2002, Université Paul-Valéry, Montpellier III.

l'intérêt des professeurs Jauffret<sup>262</sup> et Bruyère-Ostells<sup>263</sup> pour les affaires ultra-marines et navales —, les guerres coloniales et continentales, les sociétés militaires, les armements terrestres ont été privilégiés dans les centres spécialisés méridionaux. Significativement, l'ESID (Montpellier-III), qui a joué un rôle important dans le renouvellement de l'histoire militaire entre 1960 et 1990, se consacre surtout aux questions militaires métropolitaines et coloniales. Dans ce centre, les affaires navales sont alors confiées à un ancien officier de marine, le commandant Louis Durteste (1925-2008), qui encadre une poignée de mémoires et sert de relais à la Société française d'histoire maritime<sup>264</sup>. La perspective que le commandant Durteste adopte dans ses travaux relève de l'histoire-bataille et de l'histoire technique. Ce qui touche de près ou de loin la Royale après 1789 est donc tenu pour un chapitre singulier, quelque peu pittoresque et technique, de l'histoire militaire au sens le plus large du terme.

Mais ce qui frappe est l'absence de curiosité historique. Les recherches sur les imaginaires européens, l'impérialisme et la politique étrangère de la France en Méditerranée ne connaissent pas les sources « Marine » ou les tiennent implicitement pour inutiles, quand il s'agit d'écrire une histoire de la Méditerranée, comme de la présence ou de la puissance de la France dans cette aire. L'absence des matériaux navals dans l'histoire des imaginaires méditerranéens est si générale qu'elle n'a pas, sauf exception, suscité d'explications ni de justificatifs<sup>265</sup>. À dire vrai, cette indifférence n'est-elle pas justifiée ?

## **2. Écrire l'histoire des mondes méditerranéens contemporains sans les sources navales : raisons (et déraison) d'une indifférence**

Bien que l'incuriosité enveloppant les sources navales dans l'histoire sociale et culturelle des mondes méditerranéens n'ait jamais été justifiée, tentons ici d'en comprendre les ressorts. Plusieurs hypothèses viennent à l'esprit. Les missions de la Marine sont essentiellement logistiques et sanitaires durant la conquête de l'Algérie comme dans les autres grandes campagnes de guerre tant en Crimée qu'en Italie et plus encore durant l'Année Terrible. Les personnels de la Marine assument des tâches routinières postales et diplomatiques réduisant les états-majors à demeurer peu de temps en rade. Enfin, comme leurs navires sont fixés aux côtes, leurs officiers, même permissionnaires, ne peuvent guère dépasser les limites d'un port et de ses faubourgs. Leur regard ne dépasserait donc pas l'horizon des grands ports, de quelques rades foraines et de quelques îles.

<sup>262</sup> Que Jean-Charles Jauffret a surtout montré par la direction de mémoires de maîtrise et des thèses : Eric Lefort, *Du Richelieu au Montcalm : les grands bâtiments en Indochine (1945-1955)*, mémoire de maîtrise, Jean-Charles Jauffret (dir.), Université Paul-Valéry, 1997 ; Loys Lamarre, *L'Action diplomatique et militaire de la France dans La Plata entre 1837 et 1841*, Jean-Charles Jauffret (dir.), mémoire de DEA, Histoire militaire, Défense, Sécurité, IEP d'Aix-en-Provence, 2002.

<sup>263</sup> Walter Bruyère-Ostells, successeur de Jean-Charles Jauffret à la tête du département Histoire de l'IEP d'Aix, a soutenu et dirigé le travail pionnier de Benoît Pouget sur la Marine et les fronts épidémiques au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Travaillant de concert, ils ont conduit et mènent plusieurs chantiers sur l'histoire militaire et navale avant 1914.

<sup>264</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_durteste\\_louis.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_durteste_louis.htm).

<sup>265</sup> M. -F. Rofort, *Les topographies médicales. (...), op. cit.*, t. 1, 1987, p. 53.

## 2. 1. Une action trop indirecte pour intéresser les historiens de l'Afrique du Nord et du Proche-Orient ?

Alors qu'ils sont en première ligne dans la conquête, l'exploration et « l'ouverture » du Pacifique, de l'Afrique occidentale et de l'Indochine, les marins semblent bien s'en tenir, sur les côtes méditerranéennes, à des missions tactiques d'appui feu et de soutien. Dans la thèse qu'il consacre aux officiers de santé de la Marine française de 1814 à 1835, Jacques Léonard énumère les missions navales sanitaires au début de la conquête algérienne, avant de rappeler que les médecins de l'Armée prennent vite le pas sur leurs confrères de la Royale<sup>266</sup>. La participation des forces navales à la conquête des places fortes littorales algériennes (1830-1833) a été effectivement brève ; leur rôle dans la conquête ultérieure du Maghreb étant essentiellement logistique, loin d'une zone de front tendant à s'éloigner des côtes<sup>267</sup>. Les historiens de l'Afrique du Nord privilégient donc les témoignages de tous ceux qui, soldats, consuls et savants, parcouraient l'intérieur de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc. Cette préférence semble d'autant plus légitime que ce sont des officiers de l'armée que la Guerre détache pour coopérer à la commission d'exploration scientifique d'Algérie<sup>268</sup>. En Méditerranée orientale, les opérations de maintien de l'ordre de longue durée ou d'une certaine importance sont également confiées aux forces militaires. C'est un corps expéditionnaire qui assure en Grèce continentale — la Morée — le retrait des forces égyptiennes entre 1828 et 1830. Entre 1832 et 1859, les différentes interventions armées en Italie — l'occupation d'Ancône, l'expédition de Rome, la campagne de Lombardie — sont des entreprises essentiellement militaires, la Marine s'en tenant à des missions de ravitaillement et de transport. Les mêmes traits entourent la campagne du Liban (1860-1861) comme les opérations de maintien de l'ordre en Crète à l'extrême-fin du siècle<sup>269</sup>. Si l'on considère enfin la part navale dans les travaux savants sur la Méditerranée, l'essentiel des apports couvre les territoires côtiers. Quelques notables entreprises ont certes permis aux marins de remonter le Nil. Ainsi l'enlèvement puis le transport en France de l'obélisque de Louxor est-elle une opération totalement navale. Quatre décennies plus tard, un officier de marine, Henri de Bizemont (1839-1899) est associé à l'exploration des sources du Nil<sup>270</sup>. Mais de telles expéditions dans l'intérieur du continent sont presque toujours assumées par les militaires de l'Armée d'Afrique et par leurs pairs « Sénégalais » et « Soudanais ».

Si l'on considère sur une échelle fine des temps et des lieux les entreprises armées de la France, l'armée de mer n'est plus seulement le roulier de la conquête, mais un acteur à part entière de la colonisation et de l'ingérence française dans les affaires étrangères. Au commencement de la

<sup>266</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 202.

<sup>267</sup> Claude Luquet, *Le rôle de la marine en Algérie 1834-1851*, mémoire d'Histoire, Aix-en-Provence, 1970. (33 pages, non consulté) ; <https://19m.nakalona.fr/items/show/62166>.

<sup>268</sup> Monique Dondin-Payre, *La commission d'exploration scientifique d'Algérie. Une héritière méconnue de la commission d'Égypte*, Institut de France, Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Nouvelle Série, t. XIV, Paris, Imprimerie F. Paillart, Diffusion de Boccard, 1994, p. 80-92.

<sup>269</sup> Félix Jacquot, *Lettres médicales sur l'Italie, comprenant l'histoire médicale du corps d'occupation des États romains*, Paris, 1857.

<sup>270</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_debizemont\\_henri.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_debizemont_henri.htm)

conquête de l'Algérie (1830-1836), l'objectif prioritaire du gouvernement est de prendre le contrôle des côtes et de s'emparer des ports de l'ancienne régence, même les plus modestes. Les expéditions d'Alger (1830) et de Bougie (1833) sont des opérations interarmes, où la Marine coordonne le débarquement des forces, du matériel et des montures. Les forces navales participent également aux opérations militaires, soit par des feux d'appui et de contre-batterie, soit en conduisant des descentes tel le raid contre Bône (Annaba), le 27 mars 1832. Durant les mois d'avril-mai 1871 et jusqu'en septembre 1871, une dizaine de navires de guerre, avisos et croiseurs, ont participé à la défense des ports et des points d'appui littoraux de l'Algérie contre les insurgés arabes et kabyles. Outre le transport des munitions, des troupes — un peu moins de 23 000 hommes —, des prisonniers et des blessés, les feux des navires comme la présence à terre des compagnies de débarquement contribuent fortement à la défense de Dellys (Tedellis), de Bougie (Béjaïa), de Collo (El Qoll) et de Cherchell<sup>271</sup>. La multiplicité des tâches combattantes et logistiques à terre comme dans les eaux brunes de la colonie insurgée rappelle alors les premières années de sa conquête. Ces interventions ont laissé diverses traces matérielles — des trophées —, mais également épistolaires et officielles. Alors qu'ils ne sont pas encore affectés par la colonisation, les territoires portuaires algériens ont été décrits par les médecins de la Marine engagés dans la conquête d'Alger puis dans les affaires de Bône et de Bougie<sup>272</sup>. Avec les travaux de leurs confrères militaires, leurs thèses comme leurs rapports forment ainsi le socle documentaire savant des premières décennies de la conquête de l'Algérie. Les premiers temps de l'expédition de Tunisie de 1881 et de l'occupation française du Maroc avant la Grande Guerre ont également laissé des témoignages navals de première main sur les combattants adverses, les populations civiles indigènes et les sociétés européennes expatriées. Mais quelle est la valeur ou l'utilité historique de ces traces ?

## 2. 2. Des vues navales trop restreintes et superficielles des mondes méditerranéens ?

La présence ponctuelle, itinérante, pour ne pas dire gyrovague, des stationnaires peut-elle en effet donner à leurs commandants le temps d'acquérir une connaissance pertinente des affaires locales ? Comment peuvent-ils s'imprégner des usages ? Où trouveront-ils le temps de dessiner ou de photographier les monuments de l'intérieur ? Comment, dans ces conditions, ne pas préférer aux sources navales ce qu'ont écrit les agents consulaires chevronnés servant au Maghreb, les missionnaires établis au Proche-Orient, et ces archéologues qui, tels Adolphe Reinach et Victor Bérard, parcourent la mer Égée et ses îles<sup>273</sup> ? Deux points permettent de nuancer l'infériorité

<sup>271</sup> SHD-V-M, 190 CC 2-10, CA Fabre de la Maurelle, C<sup>mt</sup> la Marine en Algérie, au gouverneur général, VA Gueydon, 14 novembre 1871.

<sup>272</sup> Joseph Hamon, *Relation d'une épidémie de dysenterie observée en 1831 à bord de la corvette « La Créole » en station à Oran*, thèse de médecine, Montpellier, 1832 ; J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 201-202.

<sup>273</sup> Salomon Reinach, « Bibliographie d'Adolphe Reinach ». *Revue Archéologique*, 9, 1919, p. 193-197 ; Sophie Basch (dir.), *Portraits de Victor Bérard. Actes du colloque international organisé à l'École française d'Athènes (5-6 avril 2013)*, Athènes, École française d'Athènes, coll. « Mondes méditerranéens et balkaniques 6 », 2015 ; Hervé Duchêne. « La Crète des frères Reinach », dans Patrick Louvier, Philippe Monbrun, Antoine Pierrot (dir.), *Afti inè i Kriti ! Identités, altérités et figures crétoises*, Pessac, Ausonius, 2015, p. 165-179.

supposée des sources navales comme matériau pour l'histoire des imaginaires et des savoirs savants.

Conditions importantes, sinon nécessaires à l'efficacité d'une expatriation savante, missionnaire et consulaire, la durée d'un séjour outre-mer comme la stabilité du poste s'avèrent inutiles sans la bonne humeur, le zèle intellectuel, une robuste santé enfin. Trop de carrières coloniales ont été brisées par la solitude, la paresse et l'alcool pour que l'on puisse mesurer automatiquement l'efficacité d'un agent émigré en années de séjour. Dans de petits microcosmes occidentaux, les passions personnelles finissent par brouiller les affaires et les analyses. L'exaltation religieuse ou patriotique conduit également bien des agents consulaires et des missionnaires à prendre leurs rêveries pour des réalités. Une partie des avanies militaires et navales en Corée sous le Second empire, soutient Pierre-Emmanuel Roux, tient à la trop grande confiance accordée à des missionnaires français méprisant la solidité comme la détermination du régime<sup>274</sup>. Sans être, bien sûr, à l'abri des passions, des biais, et de la paresse intellectuelle, les marins ont assez voyagé pour poser sur des affaires locales un regard élargi, où leur expérience ultra-marine peut s'avérer éclairante. En ce sens, ils ont sur des sociétés étrangères cette aptitude comparatiste que manifestent des préfets aguerris, les ethnographes changeant de zones d'étude et de vieux officiers coloniaux, passant d'un théâtre à l'autre. Imaginer d'autre part les marins comme autant de « Hollandais volants », arpentant sans trêve les eaux côtières (dites « brunes ») de la Grèce, de l'Espagne ou de l'Italie, est un contresens. Un stationnaire du Levant n'est pas le *Pequod* du capitaine Achab, pas plus que ne l'est un croiseur de la division d'Algérie ou un patrouilleur de la station de Barcelone. Les stationnaires sont en effet les rouliers d'une zone restreinte qu'ils parcourent régulièrement, été comme hiver. Ces unités reviennent donc plusieurs fois dans les mêmes ports, « astiquent » les mêmes eaux littorales, doublent les mêmes caps, fréquentent souvent les mêmes rades avant d'être relevées. Pour reprendre l'expression de Camille Vallaux (1870-1945), élève de Vidal de la Blache et l'un des premiers géographes maritimistes français, ces hommes ne quittaient guère leur « oecumène maritime<sup>275</sup> ». Entretienue par de fréquentes escales, la connaissance navale des ports étrangers ne se limite pas systématiquement aux grands centres portuaires ibériques, maghrébins et proche-orientaux. Les intérêts méditerranéens de la France sont en effet trop anciens, variés et dynamiques pour s'y limiter. Un port des Cyclades tel que Syra (Syros), où vit une forte communauté de grecs catholiques sous protection française, Marsala en Sicile, d'où partent le précieux vin, Jaffa, qui est la porte maritime de Jérusalem, mais également La Canée (Hania) en Crète exigent la visite, plus ou moins régulière, d'un croiseur voire d'une petite division. Une connaissance précise des affaires locales est enfin requise des commandants des stationnaires littéralement vissés plusieurs mois durant à un port pour des raisons de grandeur (Civitavecchia, Le Pirée), pour répondre aux contraintes internationales (Bas-Danube<sup>276</sup>) et pour acquérir du

<sup>274</sup> P. -E. Roux, *La croix, la baleine et le canon (...)*, op. cit., p. 180-196.

<sup>275</sup> Marc Levatois, « Camille Vallaux, la Marine nationale et les débuts de la géographie maritime », dans Hervé Coutau-Bégarie et Martin Motte (dir.), *Approches de la géopolitique de l'Antiquité au XIXe siècle*, Economica-ISC, 2014, p. 440.

<sup>276</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, CA Simon, « Exposé de la situation du Levant », 8 janvier 1868 ; BATESTI, II, p. 783.

renseignement (Bosphore)<sup>277</sup>. Entre l'exigence et la réalité, il y a bien sûr l'abîme des possibles. Plusieurs mois passés à Constantinople sur la *Mouette*, comme second de Jean Heilmann (1860-1936), n'ont pas laissé à Paul Chack une intelligence particulière des questions ethno-confessionnelles, qu'il ne pouvait qu'apercevoir depuis cette vigie<sup>278</sup>. Pour les officiers les plus zélés et les plus savants, cette intimité avec les territoires portuaires et insulaires fréquentés et revisités des mois durant produit une expertise reconnue des affaires locales et des hommes en place. Le ministère des Affaires étrangères soutient ainsi, le 30 août 1848, la requête du ministre de la République à Naples, M. de Rayneval, déplorant le prochain départ du commandant du *Panama*, le CV Belvèze « qui s'est fait à Naples une position personnelle et a acquis une connaissance des hommes<sup>279</sup> ». Ayant beaucoup navigué en Méditerranée, mais également dans les eaux sud-américaines, connu pour son tact, ayant aussi un sens très poussé de l'honneur, le même officier se montre, l'année suivante, égal à lui-même dans le dénouement des affaires d'Ancône et de Venise. Son expertise politique et militaire est alors assez notoire pour lui permettre de conseiller les autorités locales dans les heures difficiles qui précèdent la victoire autrichienne<sup>280</sup>. Éminent, le cas du commandant Belvèze n'est pas rare. Ayant servi comme chef d'état major général de l'escadre Hamelin du début à la fin de la crise d'Orient puis de la guerre de Crimée, l'amiral Bouët-Willamez (1808-1871) est nommé, au début de 1856, à la tête de la station du Levant. S'il déteste la monarchie hellénique et ses soutiens austro-russes, sa connaissance profonde des affaires égéennes lui donne une grande familiarité des affaires régionales, enrichie de tous les détails que lui communiquent les commandants des forces d'occupation en Grèce et les croiseurs alliés<sup>281</sup>. Cette appropriation des savoirs est commune aux médecins comme aux commissaires. Profitant de leurs escales levantines, nombre d'officiers de santé interrogent leurs confrères civils, visitent des hôpitaux européens, et collectent assez de matériaux pour présenter, dans leurs thèses, soit une topographie médicale urbaine et régionale soit une étude sur les maladies de la mer Égée et du Proche-Orient qui sont des fronts épidémiques connus<sup>282</sup>. Durant et bien après la conquête, les stationnaires de l'Algérie ont l'occasion d'examiner dans le détail les sociétés littorales rencontrées au gré des escales et des missions de routine. Les pages que le commandant Pocard-Kerviler consacre en 1833 à la ville de Bône comme aux campagnes qui entourent ce port, sa description du sirocco, de l'écobuage, et des premiers travaux d'aménagement sont parcourues de petites

<sup>277</sup> Sur le stationnaires du Bosphore, on se reportera au chapitre sur le renseignement naval à la quatrième et dernière partie de cette étude.

<sup>278</sup> Dans sa récente biographie du commandant Chack, J. B. Bruneau propose une comparaison des écrits postérieurs et des entretiens, très convenus et assez proches des textes de son ami Farrère, et de ses carnets, franchement amers. Il manque ici les rapports politiques, mais dont la rédaction ne relevait pas de la responsabilité de l'EV Chack, tout juste promu. À cette époque, le rôle du stationnaire comme poste informel des SR Marine est assez modeste. J.-B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, *op. cit.*, p. 45-47.

<sup>279</sup> SHD-V-M, BB 3-648, Ministère des Affaires étrangères au ministère de la Marine, le 30 août 1848.

<sup>280</sup> Qualités qu'il confirmera en 1855 au Canada. Hubert et Georges Rohault de Fleury, *Commandant de Belvèze, Lettres choisies dans sa correspondance 1821-1875*, Bourges, 1882, p. 89-91; 93-118 ; [http://www.biographi.ca/fr/bio/belzeve\\_paul\\_henry\\_de\\_10F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/belzeve_paul_henry_de_10F.html).

<sup>281</sup> Cf. Le journal manuscrit de cet officier général déposé à Vincennes : SHD-V-M, MS 146-3 (7 février 1856 - 7 août 1856).

<sup>282</sup> Cf. <https://crises.www.univ-montp3.fr/fr/journée-détudes-les-mots-sur-la-peau-dermatologie-tropicale> ; C. Gavalda et B. Pouget, « Du « front épidémique » (...) », art. cité, p. 64-66.

anecdotes et de réflexions fort intéressantes puisqu'elles émanent d'un observateur attentif, mais qui, par la force des choses, n'est pas directement engagé dans la conquête<sup>283</sup>. De ses longs mois passés à suivre entre 1872 et 1874 l'activité des corailleurs dans les eaux de l'est de l'Algérie, le commandant Cavalier de Cuverville tire la matière d'une solide étude de la question<sup>284</sup>. On peut également parler d'un mouvement quasi pendulaire pour décrire les croisières des paquebots affectés à la ligne militaire de l'Algérie des premiers temps de sa conquête jusqu'au Second empire. Au gré des navettes logistiques et postale se nouent des relations amicales entre les états-majors des croiseurs et leurs passagers. Le commandant Eugène Souville, qui servit à plusieurs reprises sur les bâtiments du « service de l'Algérie » (1845 ; 1857-1858), a laissé sur cette communauté de soldats et d'administrateurs expatriés, mais également sur la colonisation et son influence réelle, un témoignage développé, fin et lucidement pessimiste<sup>285</sup>. La correspondance de ce roulier des côtes algériennes comme les écrits de ses pairs et de ses supérieurs — Pâris, Fourichon ou Belvèze—, montrent certes — et comment s'en étonner ?— des vues biaisées et limitées aux territoires côtiers ou proches des littoraux. Leurs lettres et leurs journaux donnent toutefois un éclairage intéressant sur la société coloniale des premières décennies de l'occupation française ainsi que sur les populations urbaines algériennes. Bâtie sur la durée, cette connaissance intime du littoral algérien n'est pas isolée. Durant la guerre de Crimée, les missions logistiques et sanitaires auxquelles sont voués la plupart des vaisseaux de ligne comme les transports de l'État permettent à leurs états-majors de revoir quatre, cinq, voire six fois les mêmes lieux — Constantinople, Kamiesch, Le Pirée —, et d'y renouveler leurs impressions. L'officier de santé Vannaire, qui est un botaniste passionné, ramène de chacune de ces descentes des plantes nouvelles ou rares, mais également une huche de nouveaux savoirs linguistiques et archéologiques qui en font l'émule des antiquaires de son temps<sup>286</sup>. Au fil des mois, les changements politiques et climatiques n'échappent pas à ce caravanier militaire.

« Je ne me souvenais guère plus de Gallipoli que j'ai vu il y a six mois déjà », écrit le médecin Vannaire en 1855, avant de rajouter : « J'ai eu besoin de faire avec cette ville une nouvelle connaissance qui a eu tout le charme d'une première visite, quoiqu'en présence des lieux la mémoire m'en revient. Laisant des musiciens ambulants dont l'un jouait d'un violon européen et l'autre raclait une sorte de grosse mandoline<sup>287</sup>, produisant un concert hybride sans agrément, je suis allé visiter les ruines de la forteresse d'où l'on domine une partie de la ville. Il n'y a plus d'un peu conservé qu'une tour carrée placée entre le petit port

<sup>283</sup> Joseph Pocard-Kerviler, *Mémoires d'un capitaine de frégate, I. Campagnes du Levant (1826-1834)*, Archives familiales, p. 271-274. Texte retranscrit par Pierre de Boishéraud en 2010 et disponible sur la Toile. Une partie des carnets du CF Pocard-Kerviler furent publiés en 1889 par le fils de l'officier. L'appareil critique de cette édition a été reproduit aux pages 290-305 et renforcé aux pages 307-325.

<sup>284</sup> Les documents déposés en 190 GG 2-11 ne donnent pas de détails sur cette activité, mais indiquent précisément les mouvements du navire et les points rencontrés. Cf. SHD-V-M, 190 GG 2-11, « Le *Kléber* de la station navale d'Algérie (1872-1874) » ; Commandant Cavalier de Cuverville, « La Pêche du corail sur les côtes de l'Algérie », *La Revue maritime*, t. 2, 1875, p. 404-443 et p. 657-687.

<sup>285</sup> Étienne Souville, *Mes Souvenirs Maritimes (1837-1863)*, Paris, Perrin, 1914, p. 89-90, 400-419.

<sup>286</sup> R. Renard-Foultier, *Étude sur Victorien Vannaire*, (...), p. 80.

<sup>287</sup> Très probablement, le médecin parle ici d'un *oud* ou de l'une de ses variantes turque ou grecque.

fermé par des jetées de pierre et un bassin quadrangulaire qui baigne le pied dans la forteresse proprement dite<sup>288</sup> ».

Cherchant à ramener une « belle antiquité », le médecin note les changements introduits depuis le début de la guerre dans la zone des Détroits qu'il connaît désormais bien :

« A Gallipoli, où les habitants<sup>289</sup> qui avaient fui l'occupation française sont à peu près revenus, les enfants commencent à parler le français. (...) Gallipoli a dû s'étendre jadis plus qu'aujourd'hui sur le rivage, mais je ne puis croire qu'elle contienne 50, 000 habitants et je lui en assignerai au plus dix ou douze mille<sup>290</sup> ».

Comme la Méditerranée est un théâtre maritime d'importance, les occasions de retourner au Levant, de patrouiller dans les eaux italo-tunisiennes ou de revenir en escadre d'évolutions sont assez nombreuses pour qu'un officier supérieur ou général, un médecin de 1<sup>ère</sup> classe et tout commissaire aguerri retrouvent des lieux visités cinq ans, voire deux ou trois décennies auparavant. Ces retrouvailles permettent de sentir des changements climatiques, urbanistiques, sanitaires et politiques<sup>291</sup>. Détaché au Levant en 1842, le commandant La Roncière Le Noury retrouve brièvement les eaux syro-libanaises durant la guerre de Crimée et, plus longuement, en 1860, quand il prend la direction de la station du Levant. Les semaines qu'il passe au début puis à la fin de l'année 1860 au Pirée, comme dans la capitale, lui sont l'occasion de sentir la politique urbanistiques othonienne (1835-1862), mais aussi de retrouver des personnalités rencontrées deux décennies auparavant : « La Reine n'est plus cette admirable personne que j'avais connue (...). Elle a seulement un peu d'embonpoint, mais toujours une jolie taille ; elle est malheureusement couperosée, ce qui, je crois, la contrarie excessivement<sup>292</sup> ». Revenu en Grèce à la fin de 1860, il juge le roi Othon de moins en moins capable de travailler, ses défaillances intellectuelles l'ayant frappé dix mois auparavant<sup>293</sup>. Passant au Liban, où il est le témoin des massacres contre les chrétiens, La Roncière y retrouve d'autres anciens amis, tel le consul anglais Moore<sup>294</sup>, et l'agent des paquebots des messageries impériales, Pethuis, qui l'avait côtoyé sur le *Gomer* en 1844, avant de démissionner de la Marine en 1852<sup>295</sup>. Au-delà des souvenirs amicaux et de la nostalgie amoureuse, La Roncière envisage les affaires locales avec son intelligence habituelle, critiquant

---

<sup>288</sup> *Ibidem*, p. 80.

<sup>289</sup> Hellénophones. Des heurts d'une certaine gravité avaient émaillé le début de la présence alliée.

<sup>290</sup> *Ibidem*, p. 81.

<sup>291</sup> Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, and C.*, vol. 1, 2<sup>e</sup> édition, Londres, Saunders and Otley, p. 10-30.

<sup>292</sup> Joseph L'Hospital et Louis de Saint-Blancard, *Correspondance intime de l'Amiral de La Roncière Le Noury avec sa femme et sa fille (1855-1871)*, publiée pour la première fois pour la Société de l'Histoire de France (Série postérieure à 1789), 2 t., Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1879. Par la suite LA RONCIÈRE, I-II. Baron Clément de La Roncière Le Noury, à sa fille, 3 février 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 219.

<sup>293</sup> Le même à la même, 20 septembre 1860, *ibidem*, p. 269-274.

<sup>294</sup> Le même à la même, 7 août 1860, *ibidem*, p. 243.

<sup>295</sup> Le même à la même, 7 juillet 1860, *ibidem*, p. 233.

ainsi les partis-pris des agents consulaires dont il connaît bien les tempéraments<sup>296</sup>. Quinze années plus tard, élevé au commandement de l'escadre d'évolutions, La Roncière se rend de nouveau dans les eaux grecques, où il prend un soin extrême à relever le prestige national par de spectaculaires fêtes navales. Si la correspondance familiale de cet officier permet de suivre sur trois décennies les impressions que lui inspirent plusieurs longs séjours au Levant, cette source n'est pas exceptionnelle. Le journal du commandant Duroch comme les souvenirs de l'amiral Daveluy et bien d'autres sources imprimées, françaises ou non, permettent de reconstituer les jugements que certains marins portent sur le même territoire méditerranéen à vingt, trente, voire cinquante ans de distance<sup>297</sup>. Ayant très jeune participé au blocus d'Alger au milieu des années 1820, l'amiral lord Clarence Paget (1811-1895) retrouve les côtes nord-africaines à la fin de sa carrière, à la tête du *Malta Squadron*. Se souvenant de la violence meurtrière du blocus, lord Paget écrit toute son admiration pour une entreprise coloniale ayant civilisé une côte barbare en moins d'un demi-siècle<sup>298</sup>. Imperturbablement et banalement impérialiste, son propos n'en est pas moins intéressant. Non seulement il reconnaît aux Français une grande efficacité coloniale, ce qui est alors l'apanage d'une authentique puissance, mais l'évocation d'un raid meurtrier mené contre les Algérois dans sa jeunesse rappelle le danger des descentes occidentales sur les côtes nord-africaines avant 1830. La multitude des biais — francophile et colonialiste — n'est pas ici un obstacle, bien au contraire, mais une série de couches à dégager. Rien de plus et rien de moins que pour toute source militaire, littéraire ou touristique. En admettant l'intérêt de ces mémoires composites ou de ces souvenirs disposés en larges dépôts sédimentaires, on m'objectera la faible étendue des mondes méditerranéens réellement arpentés par les marins de l'État.

### 2. 3. Des regards éprouvés qui dépassent souvent l'horizon côtier

En effet, ces hommes ne connaissent-ils pas surtout les ports où mouille leur navire, alors que les touristes les plus audacieux, les militaires et les érudits pénètrent dans l'arrière-pays ? On compte en effet sur les doigts d'une main les marins — ainsi (et toujours) Loti — qui se sont rendus dans les capitales impériales du Maroc pré-colonial, quand les militaires, les savants, les consuls, déguisés ou non en rabbins comme en pieux *hadjs*, arpentent le royaume chérifien de long en large<sup>299</sup> ? Que la plupart des propos navals — professionnels et privés — roulent sur les ports et les côtes, cela ne fait aucun doute et ce, dès le début de la carrière navale. Durant la croisière d'application, qui finit d'amariner les bordaches, l'escale de leur croiseur-école dans un grand port

<sup>296</sup> Le même à la même, 7 août 1860, *ibidem*, p. 243.

<sup>297</sup> À titre d'exemple : S. Eardley Wilmot, *Life of Vice-Admiral Edmund, Lord Lyons, 1790 to 1858*, 1898.

<sup>298</sup> Sir Arthur Otway, *Autobiography and Journals of Admiral Lord Clarence E. Paget, G.C.B.*, Londres, Chapman and Hall, 1896, p. 8 et 266-269.

<sup>299</sup> Jacques Frémeaux, « Vicomte Charles de Foucauld, *Reconnaissance au Maroc* », recension dans *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 41<sup>e</sup> année, n° 4, 1986, p. 876-877.

de dure souvent quelques heures et, tout au plus, une paire de jours<sup>300</sup>. L'idée de cette croisière d'entraînement, qui parachève la formation brestoise, est en effet de naviguer le plus possible. Jetés à terre, les jeunes gens visitent donc à fond de train quelques églises et les monuments publics les plus célèbres en s'aidant d'un gros guide de voyage<sup>301</sup>. Par la suite, les territoires portuaires comme le trait de côte d'un pays étranger demeurent l'horizon ordinaire d'un marin de l'État et dont le métier est ... maritime. Le ravitaillement comme les charbonnages à mener, les quarantaines à subir, les blocus comme les démonstrations à conduire sont autant de raisons de visser un navire au littoral. Les clichés que prennent les officiers en permission, leurs aquarelles, leurs relevés, montrent donc surtout des ports marchands et militaires dont la description hante leurs propos. Mais enfin, un marin n'est pas plus un spahi qu'une moule<sup>302</sup>! Si leurs territoires ordinaires sont bien sûr leur navire, les bases métropolitaines, ainsi que les escales où ils charbonnent, les commandants et leur état-major savent et peuvent profiter de longues permissions pour visiter l'intérieur. Dans ces mondes pré-industriels que sont le Levant hamidien ou la Sicile bourbonnienne, quelques heures de chevauchée permettent aux meilleurs cavaliers — et les officiers de marine montent ordinairement bien à cheval — de tourner le dos aux sociétés comme aux territoires portuaires familiers. À la connaissance des affaires régionales qu'ils acquièrent de la bouche des consuls et des missionnaires, s'ajoutent les impressions glanées dans l'arrière-pays que permettent ces excursions, leur convalescence, les impératifs diplomatiques enfin. Tout au long du siècle, leur visite en grand arroi, de la Palestine et de la Galilée est l'occasion pour les états-majors des croiseurs et des escadres de toucher du doigt la réalité provinciale de l'Empire ottoman, de voir en leur quotidien la chrétienté et l'islam des campagnes arabes, de visiter enfin les hauts lieux de la chrétienté et de la France médiévale : le krak des chevaliers, Saint-Jean-d'Acre et Jaffa. Si les hauts lieux du tourisme occidental — Pompéi, le Vésuve, Constantinople, Bethléem —, sont banalement arpentés, les missions hydrographiques et politiques amènent enfin les marins là où bien peu de leurs contemporains se rendent : la Crète, les ports tripolitains, les rivages de la mer Noire, les confins méridionaux de la Tunisie. Il en va de même, par ailleurs, de leurs pairs anglo-saxons. Chargé au milieu du siècle de parachever le relevé hydrographique de la Turquie d'Asie puis de la Crète, l'hydrographe Thomas Abel Brymage Spratt publie un tableau de la société rurale crétoise et des ressources archéologiques de l'île que la communauté savante, mais également un vaste public lettré, rangent immédiatement parmi les livres de référence sur cette île<sup>303</sup>.

---

<sup>300</sup> L'argot de l'École navale ou « argot-baille » nomme les élèves-officiers « bordachiens » ou « bordaches », mais le terme de « bordache » est plus fréquent et « régulier ». Sous les monarchies constitutionnelles, l'institution les désigne comme des élèves de la Marine avant que la Révolution de Février, prodigue en gestes symboliques, ne les nomme aspirants de la Marine des première et seconde classes. Cette désignation est maintenue au second XIX<sup>e</sup> siècle sans supprimer l'usage ordinaire du terme « élève de la Marine ».

<sup>301</sup> T. Vaisset, *L'amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme*, Paris, Belin, 2017, p. 55.

<sup>302</sup> On s'inspire ici d'un article très stimulant sur les espaces socio-professionnels proches, vécus, aimés et haïs, et sur les réseaux d'information d'un chef d'entreprise « ordinaire » : Didier Terrier, « Le territoire que l'on dit : l'espace vécu d'un fabricant de toiles lillois (1882-1892) », *Les cahiers de Framespa*, 2, 2006, p. 1-17.

<sup>303</sup> Dudley Moore, *Dawn of Discovery : The Early British Travellers to Crete. Richard Pococke, Robert Pashley and Thomas Spratt, and their contribution to the island's Bronze Age archeological heritage*, British Archeological Reports International Series - 2053, 2010, p. 37-50.

Pour résumer mon propos, avant de développer mes arguments plus avant dans la première partie de ce travail<sup>304</sup>, les « sources navales » sont bien des matériaux singuliers et précieux pour une étude des imaginaires et des savoirs savants sur la Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle. La connaissance de la politique étrangère de la France dans cette aire peut également bénéficier d'une mobilisation renouvelée et large des sources de l'histoire navale.

### **3. La Marine et la politique étrangère de la France en Méditerranée contemporaine : un champ d'étude longtemps négligé et centré sur le XX<sup>e</sup> siècle**

Avant la décennie 1990, l'étude des marines de guerre des puissances méditerranéennes s'inscrit dans l'histoire des entreprises coloniales européennes et de leur ingérence politico-financière. La participation de la Marine à la politique étrangère nationale se limite, dans la plupart des récits historiens, à une fonction représentative, plus ou moins protocolaire, que l'on qualifiera d'ornementale au sens où l'emploie l'étude des *durbar* de 1877, de 1903 et de 1911. Au-delà de quelques manifestations spectaculaires, telles que la visite de l'escadre russe à Toulon en 1893, et de l'influence des figures navales étrangères (Tirpitz, Mahan), l'intérêt maritime des historiens des relations internationales se réduit à peu de choses. Cette perspective contrainte des affaires navales a été dénouée depuis la fin de la Guerre Froide par la conjonction de circonstances politiques et savantes favorables à une approche plus complexe de la diplomatie navale.

#### **3. 1. Une approche classiquement continentale des affaires européennes avant 1914**

Au commencement du XX<sup>e</sup> siècle, les contemporains n'ignoraient certes pas le poids grandissant des questions navales dans les relations bilatérales et internationales comme dans les tensions européennes. Dans son analyse de la défaite des Centraux, le colonel de Gaulle intègre l'échec tactique, stratégique et diplomatique de la guerre sous-marine aux causes proprement continentales et intérieures<sup>305</sup>. Sans doute, les sources imprimées ont-elles efficacement masqué les vraies questions navales sous un écran de visites d'escadre, abondamment médiatisées<sup>306</sup>, et d'entrevues officielles dans les ports de guerre européens<sup>307</sup>. Dans l'avant-propos d'un livre de souvenirs, l'amiral de Faramond, le dernier attaché naval auprès des cours de Berlin et de Vienne, reconnaît avoir omis « tout ce qui (...) a eu un caractère technique : étude du matériel de guerre

<sup>304</sup> On se reportera aux développements du premier chapitre de la première partie de cette étude où sont exposés la construction, l'entretien et la déconstruction des imaginaires des officiers, les seuls personnels de la Marine dont on puisse reconstituer, sans trop d'erreurs, les représentations individuelles et collectives.

<sup>305</sup> Charles de Gaulle, *La discorde chez l'ennemi*, Paris, Berger-Levrault, (1924), 2<sup>nd</sup>e édition, 1944, p. 25-76.

<sup>306</sup> À titre d'exemple les marines de Félix Ziem : <http://www.musee-marine.fr/content/toulon-visite-du-president-loubet-felix-ziem-1821-1911>.

<sup>307</sup> Dans notre travail doctoral, nous avons ainsi pris au pied de la lettre le propos de lord Clarence Paget, ancien commandant l'escadre de Malte, qui évoque en quatre lignes la question crétoise de 1866-1869 : « I left Patras partly to prevent any assumptions and surmises that I was there to encourage in their designs on Candia, which was in a state of rebellion ». La crise donna en réalité lieu à un engagement diplomatico-naval britannique et français de grande ampleur, sans équivalent depuis la guerre d'Indépendance hellénique. Cf. A. Otway, *Autobiography of Admiral Lord Clarence E. Paget (...)*, *op. cit.*, p. 240 ; P. Louvier, *La Puissance (...)*, *op. cit.*, p. 347.

allemand, visite aux arsenaux<sup>308</sup> ». Outre la confidentialité des données nautiques et militaires, l'officier avance le manque d'intérêt supposé d'un lectorat qu'il régale, en revanche, d'anecdotes sur les régates de Kiel, sur les cours impériales et l'aristocratie austro-hongroise qu'il connut intimement.

Le renouvellement de l'histoire diplomatique au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, dont Pierre Renouvin puis Jean-Baptiste Duroselle sont les principaux artisans, n'a pas modifié cette perspective restreinte. Spécialiste des relations franco-piémontaises et franco-italiennes, Ferdinand Boyer suivit, il y a plus d'un demi-siècle, les entreprises diplomatiques de l'amiral Baudin sous la Seconde République, mais ce pionnier n'a pas eu d'émule<sup>309</sup>. La diplomatie navale, *lato sensu*, les relations ordinaires entre la rue Royale et le Quai d'Orsay comme le rôle des marins dans la définition de la politique étrangère tiennent une médiocre place dans l'exposé des forces et des acteurs politiques à l'âge des impérialismes et des grandes alliances. Au tournant du siècle, la puissance navale de la France connaît un net déclin relatif, qu'illustre le dénouement de Fachoda. Les historiens français des relations européennes la tiennent donc pour un élément de second ordre dans le rapport des forces en Europe d'autant plus que le redressement de la Royale, au début des années 1910, est conduit dans le cadre d'un partage des tâches avec le Royaume-Uni. L'interprétation dominante du Premier conflit mondial n'est pas, en outre, favorable à l'étude des marines de guerre et de leur emploi politique. Les éléments navals des rivalités anglo-allemandes et austro-italiennes sont bien sûr identifiés, mais sont laissés à l'arrière plan du récit des origines de la Grande Guerre. Cette relégation n'a rien de bien étonnant à dire vrai. Les rivalités navales n'ont pas été au cœur des crises majeures des années 1908-1913, qui sont toutes liées à des intérêts continentaux (ainsi la Bosnie en 1908) ou coloniaux (ainsi le Maroc en 1911), qu'ils soient commerciaux ou géopolitiques. Relancée par les polémiques entourant après 1961 les thèses de l'historien allemand Fritz Fisher<sup>310</sup>, cette perspective très continentale devait, durant plusieurs décennies, dominer le champ national de l'histoire des origines de la Grande Guerre et, plus largement, l'écriture des relations internationales sous la III<sup>e</sup> République<sup>311</sup>. *A contrario*, les historiens britanniques, anglo-saxons et allemands ont toujours accordé une importance particulière aux dimensions maritimes de la rivalité germano-britannique, mais également russo-turque, bien que leur rôle dans les origines de la Première guerre mondiale ait été réexaminé à la baisse au profit des causes continentales<sup>312</sup>.

<sup>308</sup> Amiral de Faramond, *Souvenirs d'un attaché naval en Allemagne et en Autriche 1910-1914*, Paris, Plon, 1932, p. 24.

<sup>309</sup> Ferdinand Boyer, « Les rapports entre la France et le Piémont sous le premier ministère de Jules Bastide (11 mai-28 juin 1848) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 5, n° 2, Avril-Juin 1958. p. 129-136.

<sup>310</sup> Fritz Fisher, *Les buts de guerre allemands*, préface de J. Droz, Paris, Tévisse, 1970 ; Maurice Le Lannou, « Notice sur la vie et les travaux de Pierre Renouvin », *Institut de France*, 23 mars 1977.

<sup>311</sup> Jacques Droz, *Les causes de la Première Guerre mondiale. Essai d'historiographie*, Paris, Seuil, 1973, p. 22-42.

<sup>312</sup> Matthew S. Seligmann, *Naval Intelligence from Germany : The Reports of the British Naval Attachés in Berlin, 1906-1914*, Navy Records Society, 2007 ; *idem*, *The Royal Navy and the German Threat, 1900-1914*, Oxford, Oxford University Press, 2012 ; *idem*, *The Naval Route to the Abyss: The Anglo-German Naval Race 1895-1914*, Navy Records Society, 2015 ; Stephen Schröder, *Die Englisch-russische Marinekonvention. Das Deutsche Reich und die Flottenverhandlungen der Tripelentente am Vorabend des Ersten Weltkrieg*, Göttingen, 2006 ; Lisle A. Rose, *Power at Sea. The age of navalism, 1890-1918*, vol. 1., University of Missouri Press, 2007. Particulièrement le chapitre 2 « Scorpions in a bottle » ; Heiko Herold, *Reichsgewalt bededeutet seegewalt*, Oldenbourg, 2013.

Dans les années 1960-1980, les grandes hypothèses qui animent l'étude universitaire des relations internationales de la Belle Époque sont également peu propices aux dimensions navales de la puissance des États. Sous l'influence avouée des grandes figures de l'histoire économique d'une part et des thèses léninistes sur l'impérialisme capitaliste et belliciste d'autre part, les doctorants de Pierre Renouvin et de Jean-Baptiste Duroselle travaillent à démonter les liens entre le patronat d'affaire, les groupes de pression économiques et les décideurs politiques. Comme les relations entre les milieux militaires et diplomatiques ne sont pas au centre de ces thèses fondatrices, aucune d'elles ne porte sur les seuls aspects navals des diplomaties européennes. Les enjeux comme les méthodes de la diplomatie d'influence et d'ingérence navale ne peuvent toutefois échapper à l'attention des chercheurs qui en sentent l'impact dans les périphéries maghrébines et proche-orientales de l'Europe. Dans son étude de la crise internationale d'Agadir en 1911, Jean-Claude Allain consacre ainsi un court, mais pénétrant développement sur la mise en œuvre de l'opération « *Akrostichen* »<sup>313</sup>. Son analyse des forces et des faiblesses de la puissance publique chérifienne lui donne également l'occasion de reconsidérer les raisons, l'accueil et les suites de l'intervention du *Galilée* à Casablanca en 1907<sup>314</sup>. Enfin tout au long de ce magnifique travail doctoral, les enjeux maritimes européens au Maroc, essentiellement portuaires, sont exposés<sup>315</sup>. La démonstration navale de Metelin (Mytilène) de 1901 apparaît à Jacques Thobie comme le point de départ d'une politique d'ingérence proprement impérialiste, qui obtient, à la veille de la Grande Guerre, de beaux résultats en Turquie d'Asie<sup>316</sup>. Le même historien intègre les armements navals et terrestres dans son étude des rivalités commerciales européennes et de la question d'Orient<sup>317</sup>. Toutefois, les grandes thèses des décennies 1960-1970, perçoivent les armées de mer et de Terre comme des instruments d'une diplomatie d'influence, prolongée par les ventes d'armes. Des instruments et non des acteurs ayant leurs priorités, leur éthique, leurs perceptions propres des affaires.

### 3. 2. Une curiosité universitaire aux affaires navales éveillée à la fin de la Guerre Froide

Au début des années 1990, les études internationalistes donnent aux questions navales une importance inédite. Cet intérêt résulte de la conjonction de plusieurs éléments universitaires et politiques. Sans manifester initialement une particulière curiosité pour les marines de guerre, Jean-Claude Allain (1934-2008) a souvent recours aux archives navales dans l'étude des tensions

<sup>313</sup> Jean-Claude Allain, *Agadir 1911. Une crise impérialiste en Europe pour la conquête du Maroc*, Paris, Publication de la Sorbonne, 1976, p. 319-346 et p. 434.

<sup>314</sup> *Ibidem*, p. 213-216.

<sup>315</sup> *Ibidem*, p. 135-143 ; 187-189 ; 351 ; 446-447.

<sup>316</sup> J. Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman, 1895-1914*, Publications de la Sorbonne, Imprimerie Nationale, 1977, p. 562-583.

<sup>317</sup> *Idem*, « L'empire ottoman à la veille de la Grande Guerre : une non-puissance ? » (sans date, vers 1986), [http://www.institut-strategie.fr/IHCC\\_2.htm](http://www.institut-strategie.fr/IHCC_2.htm).

impériales et coloniales avant la Grande Guerre<sup>318</sup>. Dans son histoire monumentale des relations franco-espagnoles à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, un de ses élèves, Jean-Marc Delaunay, consacre aux achats espagnols de navires et de canons français comme au renseignement naval de longs développements, sans perdre de vue les effets politiques des croisières navales et des visites portuaires<sup>319</sup>. Ayant consacré une partie de leurs recherches doctorales et post-doctorales aux questions politico-militaires<sup>320</sup>, Robert Frank, Georges-Henri Soutou et Maurice Vaïsse dirigent une partie de leurs étudiants vers l'étude du renseignement et de ses acteurs<sup>321</sup>. Aux autres, ils confient l'étude des doctrines et des systèmes d'armes<sup>322</sup>. Les relations militaro-civiles contemporaines font également l'objet de travaux doctoraux inédits<sup>323</sup>. La part navale de ces recherches est considérable. Cet intérêt universitaire tient aussi à un contexte savant et politique très favorable. Rapidement connus et très appréciés, les travaux de James Cable (1920-2001) sur la diplomatie navale et ceux

<sup>318</sup> Jean-Claude Allain, « Les débuts du conflit italo-turc : octobre 1911 - janvier 1912 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 18, n° 1, janvier-mars 1971, p. 106-115 ; *idem*, « La canonnière « Eber » à Casablanca (9-12 mars 1911). Étude d'un fait divers des relations franco-allemande », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 20 n° 2, avril-juin 1973, p. 269-285.

<sup>319</sup> Jean-Marc Delaunay, *Méfiance Cordiale. Les relations franco-espagnoles de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à la Première Guerre mondiale*, vol.1, *Les Relations métropolitaines*, L'Harmattan, « chapitre 1. La foire aux armements », p. 72-104.

<sup>320</sup> Cette curiosité savante et personnelle est analysée dans les essais biographiques et les entretiens que ces historiens ont rendus publics ces dernières années. Les causes sont naturellement complexes, mais convergentes : la connaissance personnelle du bloc de l'Est, la claire vision de la brutalité des régimes totalitaires, l'importance considérable des affaires d'armement stratégiques durant la guerre Froide enfin.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Maurice\\_Vaïsse#Biographie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Maurice_Vaïsse#Biographie) ; Dulphy, Anne, et Christine Manigand. « Entretien avec Georges-Henri Soutou », *Histoire@Politique*, vol. 8, no. 2, 2009, 9 p. ; Robert Frank, *La hantise du déclin. La France de 1914 à 2014*, Belin, 2014.

<sup>321</sup> Pour s'en tenir aux travaux publiés ou soutenus entre 2000 et 2006 : Olivier Forcade, Georges-Henri Soutou et Jacques Frémeaux (dir.), *L'Exploitation du renseignement en Europe et aux États-Unis des années 1930 aux années 1960*, « Actes du colloque international tenu aux Écoles militaires de Saint-Cyr Coëtquidan, les 3 et 4 juin 1998 », Paris, Commission française d'histoire militaire-Institut de stratégie comparée, Economica, 2000 ; Joël Becker, *L'évolution du poste d'attaché naval français à Berlin (1895-1939)*, mémoire de maîtrise d'Histoire des Relations Internationales, Robert Frank et Philippe Vial (dir.), Université Paris I-Panthéon Sorbonne, Paris Septembre 2000 ; Virginie Paroutian, *Le poste d'attaché naval français à Washington (1899-1939)*, mémoire de maîtrise en Histoire, Robert Frank (dir.), Université Paris I-Panthéon Sorbonne, Septembre 2000 ; Sébastien Davy, *Le poste d'attaché naval français au Japon (1899-1922) : observatoire stratégique en Extrême-Orient*, Hervé Coutau-Bégarie (dir.), DEA Méthodes de l'histoire, de l'archéologie et de l'histoire de l'art, École pratique des Hautes-Études, Sciences historiques et philologiques, Octobre 2005 ; Olivier Forcade, *Les Services spéciaux militaires, le renseignement et l'État en France 1919-1939*, mémoire inédit en vue d'une HDR, Georges-Henri Soutou (dir.), 2005 ; Olivier Lahaie, *Renseignement et services de renseignements en France pendant la Grande Guerre ; évolutions et adaptations (1914-1918)*, thèse d'histoire, Georges-Henri Soutou (dir.), Paris IV, 2006.

<sup>322</sup> Ludovic Caserta, *La marine nationale et les problèmes de défense en Europe entre 1948 et 1954*, mémoire de DEA, option géopolitique, Georges-Henri Soutou (dir.), 1997-1998 ; Philippe Person, *Nomy, un amiral atypique*, thèse, Robert Frank (dir.), Université Paris-I, Panthéon Sorbonne, UFR d'histoire, 1999-2000 ; Martin Motte, *Une éducation géostratégique : la pensée navale française de la Jeune Ecole à 1914*, thèse d'Histoire, Georges-Henri Soutou (dir.), Sorbonne-Paris IV, 2001 ; Sarah Mohamed-Gaillard, *La politique de la France dans le Pacifique sud de 1946 à la fin des années 1990*, thèse d'Histoire, Georges-Henri Soutou (dir.), Sorbonne-Paris IV, 2005 ; Patrick Boureille, *La marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*, doctorat d'histoire des relations internationales et de l'Europe, Georges-Henri Soutou (dir.), Sorbonne-Paris IV, 2008 ; Mathieu Le Hunsec, *La Marine nationale en Afrique depuis les indépendances, 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de Guinée*, Service historique de la Défense, 2011 ; Emmanuel Boulard, *La défense des côtes (...), op. cit.*

<sup>323</sup> Philippe Quérel, *La politique navale de la France sous la IV<sup>e</sup> République*, thèse d'Histoire, Maurice Vaïsse (dir.), Université de Reims, 2 tomes, 1992 ; Philippe Vial, *La mesure d'une influence : les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse d'Histoire, Robert Frank (dir.), Paris I, 2008 ; Philippe Strub, *La renaissance de la marine française sous la quatrième république (1<sup>er</sup> janvier 1945-Novembre 1953)*, thèse d'Histoire, Robert Frank (dir.), Paris I, 2006.

de Paul M. Kennedy sur les puissances maritimes font écho à d'autres travaux anglo-saxons consacrés au *Sea Power*, mais dont l'influence en France fut moindre<sup>324</sup>. Quelques hommes secondèrent ces efforts universitaires. Infatigable compilateur et historien de la pensée navale européenne et non-européenne, Hervé Coutau-Bégarie travailla avec plusieurs centres de recherche dédiés aux affaires internationales. De solides amitiés universitaires, on pense ainsi à l'estime que lui portent Jean-Pierre Poussou, François Crouzet et Georges-Henri Soutou, se révèlent alors utiles à la diffusion de ses recherches<sup>325</sup>. Nous gardons ainsi le souvenir d'avoir rencontré Hervé Coutau-Bégarie sur les conseils de François Crouzet, et d'avoir été très généreusement reçu, repartant les bras chargés de livres et de revues. La greffe entre les études géostratégiques, enfin réhabilitées, et l'Université s'avéra durable. Dans une large mesure, notre collègue Martin Motte, très proche de Georges-Henri Soutou comme de Hervé Coutau-Bégarie, maintient, après le décès de ce dernier, un espace de réflexion navalo-universitaire, ouvert aux dimensions littéraires comme aux études géopolitiques<sup>326</sup>. Ces divers liens cordiaux et savants ont nourri chez les spécialistes d'histoire internationale, une fructueuse réflexion sur l'emploi des forces navales au XX<sup>e</sup> et au XXI<sup>e</sup> siècle, avant que les travaux consacrés à la diplomatie aérienne, terrestre, sous-marine et aéronavale n'affinent les acquis méthodologiques comme les premiers outils conceptuels et sémantiques. Enfin, durant ces années 1975-1990, le contexte international s'est avéré favorable à l'histoire de la puissance navale et des marines de guerre.

Alors que les forces sous-marines et hauturières soviétiques de l'ère Brejnev alimentent l'inquiétude anglo-saxonne tout au long des années 1970, l'emploi politique des marines de guerre, leurs limites comme leurs atouts dans la résolution des tensions locales et régionales deviennent plus familières aux historiens. Conduites à des milliers de kilomètres de la métropole, les missions *Olifant*, *Prométhée*, *Corymbe*, *Atalante*, rentrent désormais dans l'aire de l'histoire immédiate des relations internationales<sup>327</sup>. Parallèlement, la gestion civile et navale des drames humanitaires, que l'on associait depuis des décennies à la répression de la Traite, est soudainement médiatisée à la fin de la présidence Giscard d'Estaing et se poursuit au début de la présidence Mitterrand<sup>328</sup>. Nourrie

<sup>324</sup> James Cable, *Gunboat Diplomacy, 1919-1991*, Palgrave Macmillan, 1981 ; Paul Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Scribner, 1976 ; *idem*, *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict From 1500 to 2000*, Londres, Unwin Hyman, 1988 ; Hervé Coutau-Bégarie, « Les lignes directrices de la pensée navale au XX<sup>e</sup> siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 213, n° 1, 2004, p. 9.

<sup>325</sup> Sur ces liens, on se reportera à l'entretien que Martin Motte a récemment donné à la revue *Conflits* : <https://www.revueconflits.com/la-jeune-ecole-de-la-geopolitique>.

<sup>326</sup> En témoigne un précieux ouvrage collectif donnant une part d'importance aux affaires maritimes et de manière générale aux territoires géographiques de la conflictualité : Martin Motte, Georges-Henri Soutou Jérôme de Lespinois, Olivier Zajec, *La mesure de la Force. Traité de stratégie de l'école de guerre*, Texto, 2021.

<sup>327</sup> Jean-Marc Balancie, *La diplomatie navale de la France en Océan Indien (1967-1992). 25 ans d'utilisation de la marine nationale comme instrument de politique étrangère*, thèse d'Histoire, Philippe Chaptal (dir.), Grenoble 2, 1992 ; Paul Tourret, *Les aspects maritimes de la politique française au Liban, 1981-1991*, mémoire de maîtrise de géopolitique, Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, 1993 ; Hervé Coutau-Bégarie, *Le meilleur des ambassadeurs, théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, Economica, 2007, p. 136-165 ; Dominique Guillemain (en attendant sa thèse sur les OPEX navales), « Du mandat national à l'engagement coalition. L'adaptation de la Marine nationale aux opérations extérieures (1987-1999) », *Revue historique des armées*, n° 273, 2014, p. 51-62 ; <https://www.colsbleus.fr/articles/10917>.

<sup>328</sup> Laurent Suteau, « La coopération Marine-Médecins du Monde et l'assistance aux *boat people* du golfe de Siam (1982-1988) », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 95, n° 3, 2009, p. 46-52.

d'émissions télévisées et d'ouvrages de vulgarisation<sup>329</sup>, la familiarité de l'opinion instruite avec les affaires maritimes et navales n'a cessé de croître ces deux dernières décennies. Cet intérêt demeure très vif. La maritimisation des systèmes productifs, le renouveau de la piraterie et des délinquances maritimes, les péripéties des rivalités navales nord et sud coréennes, américano-chinoises et sino-indiennes suscitent en effet des questionnements et des inquiétudes auxquels répondent les ouvrages spécialisés, les films de fiction<sup>330</sup>, les émissions généralistes<sup>331</sup>, mais aussi et surtout les revues géopolitiques et géographiques de haute ou de très bonne tenue. Sans même évoquer le rôle des publications comme des sites spécialisés, *Stratégique*, *Méditerranée*, *DSI*, *Diplomatie*, mais également *Guerre et Histoire*, *Conflits* et *Los !* donnent des éléments de savoir et de réflexion à un lectorat de curieux, d'étudiants, d'enseignants et de marins. Bien évidemment l'histoire contemporaine et immédiate est la première servie.

### 3. 3. Le XIX<sup>e</sup> siècle : un parent (longtemps) pauvre de la diplomatie des forces

En dépit d'un rééquilibrage récent qui bénéficie à l'entre-deux-guerres<sup>332</sup>, l'étude nationale des questions diplomatico-navales n'a pas cessé de privilégier le second XX<sup>e</sup> siècle et l'histoire immédiate<sup>333</sup>. Le navaliste du XIX<sup>e</sup> siècle peut-il aisément trouver dans ces travaux la matière de fructueuses comparaisons ou dégager des concepts utiles ? Conçues pour agir conjointement dans les dimensions sous-marines, marines, terrestres et aériennes, dotées de moyens de défense à longue portée, tels que les systèmes *Aegis* et *PAAMS*, les marines contemporaines disposent de moyens d'action en profondeur inconcevables avant l'ère aéronavale. Pour prendre un exemple concret, le bombardement d'une ville ou d'une côte se fait, avant 1914, à quelques encablures de l'objectif, faute de quoi son efficacité létale ou dissuasive est incertaine. Jetées sur les plages, les compagnies de débarquement disposent de modestes moyens de progression. Comme par le passé, ce sont les canons des navires et les pièces légères des canots qui apportent la meilleure couverture en cas de retraite. Au-delà de quelques centaines de mètres, sans cavalerie et sans soutien aérien, tout repose sur les marins et les fantassins débarqués. Aujourd'hui, les opérations de plageage comme les assauts amphibies se préparent à plusieurs dizaines de milles des côtes et sont menés sous protection aérienne constante, le soutien tactique des pièces de marine demeurant exceptionnel<sup>334</sup>. Depuis la Seconde Guerre mondiale et le passage à l'ère électronique, les moyens d'information et de traitement du renseignement se situent à des niveaux incompréhensibles pour un attaché naval de

<sup>329</sup> Outre le magazine *Thalassa*, on pense à des essais grand public comme celui de VA Lacoste, *Stratégies navales du présent*, Paris, éditions J.C. Lattès, 1986.

<sup>330</sup> <https://www.premiere.fr/Cinema/News-Cinema/Le-Chant-du-loup-Un-grand-thriller-sous-marin--Critique>.

<sup>331</sup> <https://www.franceculture.fr/emissions/itineraires-bis/dix-sept-ans-sous-les-mers-un-amiral-sur-le-pont>.

<sup>332</sup> Charles J. Weeks, Jr., *An Américain naval diplomat in Revolutionary Russia. The Life and Times of Vice-Admiral Newton A. McCully*, Annapolis, Naval Institute Press, 1992 ; Agathe Rieunier, *La Marine française en Extrême-Orient, 1919-1939*, Université de Paris I, Panthéon Sorbonne, mémoire de maîtrise des Relations Internationales, Robert Frank (dir.), 1996-1997.

<sup>333</sup> H. Coutau-Bégarie, *Le meilleur des ambassadeurs (...)*, op. cit., p. 353-360.

<sup>334</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ration\\_Harmattan](https://fr.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ration_Harmattan).

la Belle Époque, disposant, au mieux, de quelques relais consulaires et de l'appui de ses pairs de l'Armée. Durant la guerre de Crimée, un officier de marine chargé de préparer une descente en mer d'Azov travaille sur la foi d'une poignée de sondages récents, et de cartes, pour certaines vieilles de 30-50 ans, avant de mener une reconnaissance, de nuit, sur un canot dont les rameurs enveloppent leurs rames de fourrures ou de draps afin de réduire leur signature sonore. Un timonier aguerrri, un aspirant zélé, parfois un sapeur embarqué participent à cette entreprise dont les méthodes et les outils n'ont pas changé depuis la guerre de Sept Ans. Aujourd'hui, la reconnaissance d'une zone de plageage par des nageurs de combat est une des nombreuses étapes d'une opération mobilisant des moyens aériens — pilotés ou téléguidés — voire spatiaux, et la coopération des centres d'analyse climatologique et cartographique situés à plusieurs dizaines de miles marins, voire à des centaines de kilomètres<sup>335</sup>. Quels sont enfin les traits géopolitiques communs entre la Méditerranée « de » lord Grey que domine l'Occident. et celle que modèlent la Guerre Froide, la décolonisation, avant les effets centrifuges et meurtriers du Printemps Arabe ?

Si l'on considère les régions maritimes où les marines de guerre interviennent entre 1815 et 1914, le tableau historiographique est impressionnant. L'ingérence navale en Asie orientale, dans la Corne d'Afrique comme en Afrique occidentale, la lutte franco-britannique contre la traite dans l'Atlantique Sud, dans le golfe Persique et la mer Rouge ont suscité plusieurs études d'importance<sup>336</sup>. La Méditerranée a fait également l'objet de beaux travaux<sup>337</sup>.

Soutenue en 1982, mais jamais publiée, la thèse d'André Rampal sur les stations navales d'Espagne et du Levant sous la monarchie de Juillet a suivi les entreprises de la diplomatie navale nationale des derniers temps de la marine à voile jusqu'à l'émergence de la marine hybride<sup>338</sup>. D'une minutieuse exploitation des sources toulonnaises et marseillaises, notre prédécesseur a dressé le tableau précis des missions des croisières, de leurs embarras politiques et matériels, comme de leurs réussites. Il fut un des premiers à avoir mis en lumière la régularité de l'ingérence humanitaire navale tant en Espagne qu'au Levant. Toujours attentive aux circonstances locales comme aux données nautiques, son approche rejoint celle qu'adoptent les historiens anglo-saxons des stations et des escadres ultra-marines de l'ère victorienne<sup>339</sup>. Présenté, hélas, dans de rares communications, son travail a presque totalement échappé aux historiens des relations internationales et des agences

<sup>335</sup> <https://www.irsem.fr/data/files/irsem/documents/document/file/116/20111107-NP-CICDE-PIA-3.0.1-1A-OA-2011-AM-02-04-2015.pdf>.

<sup>336</sup> Cf. C.-A. Jezequel, *La Royale en Amérique Latine (...)*, *op. cit.* ; M. Battesti, « L'aspect naval des opérations de 'maintien de la paix' durant le Second empire », art. cité, p. 52-65 ; J. Avenel, *La Campagne du Mexique (...)*, *op. cit.* ; *idem*, *L'Affaire du Rio de la Plata (1838-1852)*, Economica, 1998 ; G. Crouzet, *Genèses du Moyen-Orient, (...)*, *op. cit.*.

<sup>337</sup> Le texte de la récente thèse d'Eden Olivier-Jégat (2020) sur les stations navales de la seconde moitié du XVIIIe s. nous était inconnu avant la mise en forme puis l'impression de ce mémoire à la fin de 2021. Nous envisagerons ce travail, enfin lu, au fil des parties suivant cette introduction.

<sup>338</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*.

<sup>339</sup> À titre de comparaison : Regis A. Courtemanche, *No need of Glory. The British Navy in American waters 1860-1864*, Annapolis, Naval Institute Press, 1977 ; Gerald S. Graham, *The China Station. War and Diplomacy, 1830-1860*, Oxford, 1978 ; Robert Erwin Johnson, *The U.S. Navy in Asian Waters 1800-1898*, Annapolis, Naval Institute Press, (1<sup>re</sup> édit. 1979), 2013 ; John A. Wolter, David A. Ranzan et John McDonough, *With Commodore Perry to Japan. The Journal of William Speiden Jr., 1852-1855*, Annapolis, Naval Institute Press, 2013, p. 241-256.

consulaires<sup>340</sup>. Publiée une décennie plus tard, mieux diffusée et souvent citée, la thèse de Michèle Battesti sur la marine de Napoléon III s'attache à suivre les formes, comme les résultats de l'ingérence armée au milieu du siècle dans les eaux euro-méditerranéennes et lointaines. Comme les opérations de guerre sont privilégiées, la diplomatie navale demeure dans l'ombre durant la crise du Monténégro (1858) et pendant l'insurrection de la Crète de 1867-1869. L'ingérence directe des divisions La Roncière et Jéhenne pendant les massacres du Liban et de Syrie est simplement évoquée, alors que la Marine est en première ligne avant l'intervention de Fuad Pacha et reprend ce rôle de surveillance armée bien après le rembarquement du corps expéditionnaire français<sup>341</sup>. Ici, comme dans d'autres travaux consacrés aux massacres du Liban (1860), le déploiement de l'armée française a couvert de son ombre l'action protectrice de la Marine<sup>342</sup>. Il n'y a rien de bien singulier par ailleurs. Le propos sur l'intervention diplomatico-humanitaire des marines étrangères demeure également allusif et parfois fautif dans les histoires du Liban contemporain<sup>343</sup>. L'ampleur comme la variété des ingérences européennes après 1878 ont, en revanche, alimenté plusieurs études détaillées sur l'action des marines de guerre pour sortir des crises en Méditerranée orientale<sup>344</sup>. Une communication de Jean-Marie Delaroche sur les opérations internationales au large du Monténégro en 1880 puis le long des côtes de l'Albanie en 1913 expose minutieusement leur difficile montage juridique et technique<sup>345</sup>. Ce sont les mêmes questionnements sur leurs moyens et leurs limites qui ont animé nos recherches post-doctorales sur les marines française et britannique dans le règlement des crises crétoises de 1866-1869 puis de 1897-1898<sup>346</sup>. Publiée en 2008, l'étude de Georges Kévorkian sur les secours apportés aux Arméniens en 1909 puis en 1915 nous donna alors de précieux éléments de comparaison<sup>347</sup>.

Manque toutefois la comparaison croisée de ces actions et de ces ingérences sur le long XIX<sup>e</sup> siècle, que nous nous proposons d'engager ici en élargissant nos recherches passées sur les crises siciliennes (1848-1849), libanaises (1845; 1860) et crétoises (1866-1898), sans perdre de vue

---

<sup>340</sup> A. Rampal, « Corsaires et pirates dans les guerres civiles (...) », art. cité, p. 247-261.

<sup>341</sup> BATESTI, II, p. 896-900.

<sup>342</sup> Yann Bouyrat, *Devoir d'intervenir? L'intervention « humanitaire » de la France au Liban, 1860*, Paris, Vendémiaire, 2013, p. 163.

<sup>343</sup> Boutros Dib (dir.), *Histoire du Liban des origines au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Philippe Rey, 2016, p. 542, 562 et 595.

<sup>344</sup> Patrick Louvier, « Regards savants français (...) », dans *Afti inè i Kriti ! (...)*, op. cit., p. 196-198 ; Jean-Marie Delaroche, *Droit d'ingérence et concurrence militaire internationale en Méditerranée orientale : les puissances européennes et le maintien de l'ordre dans les Balkans du traité de Berlin (1878) à la Première Guerre mondiale*, thèse d'Histoire, Jean-François Chanet et Gilles Pécout (dir.), Université Charles-de-Gaulle, Lille-3, 2016, p. 267-318.

<sup>345</sup> Jean-Marie Delaroche, « Les opérations navales internationales au large de l'Albanie et du Monténégro en 1880 et 1913 », dans Catherine Horel (dir.), *Les guerres balkaniques (1912-1913). Conflits, enjeux, mémoires*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang 2014, p.155-167.

<sup>346</sup> P. Louvier, « Une opération humanitaire ratée ? (...) », art. cité, p. 307-321 ; *idem*, « La Marine française dans les opérations de sortie de crise (...) », art. cité, p. 177-186 ; *idem*, « Projection d'influence : l'action humanitaire de la marine française en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle », *Stratégique*, 2017/1, n° 114, p. 45-66.

<sup>347</sup> Georges Kévorkian, *La flotte française au secours des Arméniens en 1909 et 1915. Les escadres des amiraux Pivet et Darrieus au Levant*, Rennes, Marines éditions, 2008.

la fécondité des travaux menés sur le même sujet en Afrique occidentale, aux Antilles et dans le Pacifique<sup>348</sup>.

### *Articulations majeures et bornage d'une recherche*

Ayant donné une idée sommaire de nos matériaux de recherche, de nos questionnements et de notre ambition d'écrire une histoire matérielle, militaire et politique des forces navales en Méditerranée, mais également une histoire méditerranéenne de la Marine, dessinons les contours de cette entreprise et de ses limites chronologiques. Puis levons l'ancre. Adoptant résolument un plan thématique, dont les articulations chronologiques servent soit à périodiser les évolutions techniques et stratégiques soit à marquer les ruptures avérées, nous avons bâti notre propos en quatre parties.

La première — **La Méditerranée des marins de la France** — étudie la place de la Méditerranée dans l'identité, le fonctionnement et les représentations de la Marine. On y exposera tout d'abord les traits régionaux des personnels, en considérant les branches et les spécialités — santé, génie maritime, commissariat —, les grades comme les divisions et les unités où servent les marins de l'État. Le questionnement d'un certain nombre de *topoi*, telle que la part ultra-dominante des Ponantais dans les états-majors et les équipages, animera cette recherche, heureusement servie par un large socle historiographique et documentaire. Le rôle des ports et des zones d'entraînement méridionaux dans la formation des équipages suit cette première pesée des identités maritimes régionales, vraies ou supposées. La reconstitution de l'apprentissage des territoires méditerranéens, qu'il soit familial, scolaire ou nautique, exposera et précisera, selon les spécialités, la place considérable que le service en Méditerranée tient dans les carrières. La construction comme la transformation des imaginaires et des savoirs maritimes sur la Méditerranée forment les deuxième et troisième chapitres de cette première partie. Si la Méditerranée cesse d'être une mer mystérieuse, les savoirs hydrographiques et lithographiques bénéficient de l'ouverture de nouvelles disciplines, ainsi l'océanographie en eaux profondes. La part de la Marine dans ce renouvellement des connaissances savantes sera le fil conducteur de notre propos. Dans un quatrième chapitre, notre attention se portera sur la réputation navale, nautique et sanitaire, des territoires côtiers et portuaires proches et lointains. S'il y a des parages jugés dangereux, telles les côtes « miasmatiques », les officiers de santé comme les commandants expérimentés savent également où se trouvent les ports les mieux abrités de la canicule et les rades foraines balayées par la brise. Le cinquième et dernier chapitre envisagera la place que la Méditerranée tient dans la mémoire navale. Les luttes passées de la Révolution et de l'Empire conservent, jusqu'à la fin du siècle, une place de premier plan, entretenue par une mémoire orale par la visite des hauts lieux patriotiques, tels que la maison natale

---

<sup>348</sup> Ulane Bonnel, « Histoire de la station navale de Santo-Domingo de 1803 à 1809 », *Revue d'Histoire économique et sociale*, n° 1, 1962, p. 48-89 ; Romain Delmon, *La Marine française sur les littoraux atlantiques américains*, mémoire de Master 2 en Histoire, Université de La Rochelle, 2008 ; *idem*, « Panama 1885: Révolution et lutte d'influence franco-états-unienne », GIS Réseau Amérique latine. Actes du 1<sup>er</sup> Congrès du GIS Amérique latine: Discours et pratiques de pouvoir en Amérique latine, de la période précolombienne à nos jours, 3-4 novembre 2005, Université de La Rochelle, Novembre 2005.

de l'Empereur ou le couvent des Carmes de Haïfa<sup>349</sup>. Les combats contemporains —Navarin, Sébastopol et Sfax—, quelques hauts faits d'armes, comme le sacrifice de l'EV Bisson, et des grandes calamités publiques — la perte de la *Sémillante*, l'explosion du *Liberté*—laissent assez de traces dans les esprits pour vivifier cette mémoire tout à la fois patriotique, militaire et navale ou corporatiste. Ces faits d'armes et ces drames produisent une trame de mémoriaux et de cimetières, de cénotaphes et de monuments qu'il faut entretenir et remanier avec de petits moyens budgétaires, et souvent avec l'aide des autorités et des communautés étrangères.

La seconde partie — **La Royale en Méditerranée** —s'attachera aux unités, aux matériels comme aux bases de la Marine. Relevant de la Préfecture de Toulon pour les questions logistiques, les unités déployées dans les eaux méditerranéennes sont ordinairement rattachées à des commandements distincts plus ou moins autonomes : l'escadre d'évolutions ; la division des « côtes du Sud » et les stations du littoral métropolitain ; le commandement d'Alger, enfin les stations diverses dans les eaux étrangères, soit pérennes, soit constituées au gré des besoins telle la station de Civitavecchia au milieu du siècle. L'escadre d'évolutions, les stations des côtes françaises et nord-africaines, les divisions maintenues dans les eaux étrangères, les unités chargées de la logistique seront décrites dans quatre chapitres distincts. Leurs moyens humains, leur zone d'action, comme leurs missions, ordinaires ou non, y seront exposés. Les fonctions des membres des états-majors et des personnels seront intégrées à cet exposé dont les ressources documentaires proviennent largement des archives des stations, déposées à Vincennes, de la préfecture de Toulon et de la production réglementaire imprimée. Cette présentation prend la forme d'un tableau. Assez peu dynamique, cette anatomie des forces nous paraît toutefois judicieusement inévitable. Chaque composante de ces forces présente, en effet, des traits politiques, nautiques et militaires propres. Si le théâtre d'action de l'escadre de la Méditerranée couvre l'ensemble des eaux méditerranéennes et ses parages atlantiques, les autres commandements, qu'ils soient permanents ou temporaires, sont restreints à une zone limitée. Les moyens alloués ne sont pas les mêmes. Placée sous l'autorité d'un officier supérieur, rarement d'un contre-amiral, ne disposant que d'unités de second ordre, la station (ou division) du Levant n'est certes pas l'escadre de la Méditerranée qui aligne la totalité des navires de ligne déployés en Méditerranée. Sans valeur militaire, les stations locales secondaires comme les divisions des côtes algériennes et méridionales doivent donc être considérées à l'échelle de leurs missions. L'étude détaillée de chacune de ces stations offre en outre l'avantage d'un exposé inédit. Ni les stations locales, ni les stationnaires de Constantinople et de Civitavecchia ni l'escadre de la Méditerranée n'ont fait en effet l'objet d'études universitaires. Avant le travail pionnier et jamais poursuivi d'André Rampal, les travaux sur la station du Levant au XIX<sup>e</sup> s. ont compilé les sources du Service historique de la Marine, mais sans citer les fonds exploités. Une fois mené ce panorama des forces, on s'attachera aux fondements matériels d'une marine de guerre consommatrice de charbon, de vivres, de bois et de fer, mais également de ces centaines de produits locaux, nationaux, coloniaux enfin qui entrent dans la construction, l'entretien et le ravitaillement d'un navire et de ses personnels. Commencant en 1830 et s'achevant un peu avant la Grande

<sup>349</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Monastère\\_Stella\\_Maris#Éphémère\\_retour\\_fin\\_XVIIIe\\_siècle](https://fr.wikipedia.org/wiki/Monastère_Stella_Maris#Éphémère_retour_fin_XVIIIe_siècle).

Guerre, cet exposé couvre ici deux âges environnementaux et énergétiques distincts. Toutefois, ces deux univers se chevauchent assez durant les décennies 1840-1880 pour composer une période distincte d'hybridation, durant laquelle voile et vapeur, bois et métal, charbon et bois de chauffe, sont étroitement associés, bien que la part des matières organiques décline après 1860. Le troisième volet de cette partie seconde sera consacré à l'étude des bases et des points d'appui, ainsi que la répartition des tâches entre les différentes composantes du train naval.

Longtemps attachée à la seconde, la troisième partie de cette étude — **Corps éprouvés, corps soignés: la santé des marins de l'État dans l'espace méditerranéen**— a fini par former une division autonome. L'impact physiologique des croisières et des campagnes de guerre est au cœur d'un propos fondé essentiellement sur de riches archives médicales et logistiques. Après avoir considéré, dans un premier chapitre, les blessures au combat, les atteintes saisonnières sur les organismes et les procédés protecteurs employés l'été comme l'hiver formeront le second chapitre. Dans un troisième chapitre, la part des aléas nautiques, des missions et des épidémies sera exposée. Le travail à la mer, que modifient la motorisation thermique et la métallisation des équipements, fera l'objet d'un développement spécifique en s'appuyant sur les travaux des hygiénistes, les rapports de fin de campagne et les thèses de médecine. Cette étude des effets physiologiques et psychiques du travail à la mer entre deux âges matériels fait écho aux travaux récents sur les environnements et les risques industriels et miniers de la première et de la seconde industrialisation. Le dernier chapitre se concentrera sur une étude des lieux voués aux soins. Les grands traits de la médecine navale à la mer, ses (assez) bonnes performances chirurgicales, comme ses moyens pharmacologiques et thérapeutiques clôtureront cette partie. Largement inédite, cette histoire physiologique, alimentaire et sanitaire des personnels n'est nullement un travail solitaire. Elle s'inscrit dans une voie ouverte par Jacques Léonard, reprise par Philippe Masson et qu'une poignée de médecins-érudits ont entretenue presque sans interruption depuis quatre décennies, laissant à une nouvelle génération de chercheurs issus des sciences humaines, surtout Benoît Pouget, une fructueuse masse de données et d'instruments de recherches<sup>350</sup>.

La quatrième et dernière partie — **Savoir, prévoir, agir dans un espace multipolaire : la Royale et les autres marines de guerre** — s'attache à la contribution de la Marine à la politique étrangère de la France dans ses entreprises d'ingérence, cordiales ou inamicales, ses partenariats et ses alliances. Le premier chapitre présentera les enjeux du renseignement pour la Marine, les matériaux ordinaires de la collecte, l'évolution des règles d'acquisition et de sécurisation des données. Loin d'être la prérogative des attachés navals, qui sont une poignée d'hommes, le renseignement est, et demeure, une affaire collégiale. Nous en identifierons les procédures et préciserons le travail mené par les agents consulaires, les experts de la Guerre et les stationnaires. La surveillance des prototypes, des ports et, de manière générale, l'émergence du contre-espionnage et ses priorités feront l'objet d'un développement plus bref. Un second chapitre, — **Les marines de guerre sous le regard des observateurs navals** — exposera ce que « les » marins français —

<sup>350</sup> Ce bilan historiographique est largement développé dans l'introduction de cette troisième partie.

stationnaires, attachés navals, officiers en mission, officiers réservistes — savaient et croyaient savoir des puissances navales étrangères et étrangères. Si les travaux de nos prédécesseurs et les acquis de la recherche universitaire forment un socle documentaire important, bien des éléments restent à apporter pour reconstituer, sur plusieurs décennies, l'image et le savoir que « les marins » pouvaient avoir de leurs rivaux et partenaires sans perdre de vue les puissances de troisième rang. Après avoir rappelé les responsabilités politiques et diplomatiques ordinaires ou ponctuelles exercées par les agents de la Marine, le dernier chapitre suivra les formes de la diplomatie navale, des plus banales ou routinières jusqu'aux manifestations les plus spectaculaires de l'ingérence bienveillante ou coercitive.

Reste à déterminer le cadre chronologique. La fin de la Restauration (1827-1830) et les guerres balkaniques (1912-1913) seront respectivement l'amont et l'aval de notre étude. Pourquoi ces années 1827-1830 ? Non seulement la bataille de Navarin permet de régler (lentement) la question grecque et de réduire l'insécurité maritime au Levant, mais la vapeur pénètre dans les chantiers à la fin du règne de Charles X et se navalise. La voie est désormais ouverte pour une transformation inédite des modes de propulsion et de l'architecture nautique. Dès lors, les arsenaux, les dépôts navals dans les ports étrangers et les unités à la mer sont confrontés à la question charbonnière. D'autres considérations vont dans le sens de ce choix des années 1827-1830 pour engager notre recherche. La réorganisation administrative et logistique engagée sous la Restauration, surtout après 1818, porte ses premiers fruits quelques années avant la prise d'Alger. D'autres aspects de l'histoire méditerranéenne de la France encouragent le choix des années 1827-1830 pour être la porte d'entrée de notre étude. À partir de 1830, enfin, l'Algérie méditerranéenne est progressivement intégrée à la Métropole par la colonisation et l'exploitation agricole puis minière. Parallèlement, la présence nationale tant humaine que financière et politique, s'étend en Tunisie comme en basse-Égypte. Le relèvement missionnaire catholique en Orient s'engage alors résolument au Liban, en Syrie, en Égypte. Au sein des ordres enseignants et charitables de fondation française (Lazaristes, Sœurs de Saint-Vincent) ou non (Jésuites), la part des Français et des Françaises ne cesse d'augmenter.

Pour borner la fin de notre étude, nous avons successivement considéré quatre années : 1898, 1905, 1908 et 1913. Ici le choix des guerres balkaniques s'est imposé lentement, après l'examen des autres années-charnières supposées. L'impact de la crise de 1898 sur l'organisation militaire et navale française est indéniable et se traduit non seulement par des mesures d'urgence, telles que le renforcement des défenses portuaires et littorales et l'accélération des armements et des essais. Ce que l'on appelle la crise de Fachoda révèle en effet l'infériorité numérique et qualitative de la Royale face à la marine britannique, dont les forces dans les eaux métropolitaines sont plus homogènes et mieux étoffées. Cette crise pose de nouveau, et cruellement, la question des choix possibles en Méditerranée que la Marine avait cru définir juste après la formation de Triplice. La masse documentaire réunie dans ces mois difficiles où l'éventualité d'un désastre colonial et de raids humiliants hante les experts est considérable et d'une certaine manière « fait date ». La crise de Fachoda ne correspond pas toutefois à une rupture technologique ou tactique. Si la chauffe au

pétrole est désormais maîtrisée pour les torpilleurs, l'essentiel de la flotte marche toujours au charbon. Enfin, les données tactiques du combat hauturier ont été définies les deux décennies précédentes et tiennent bon. La guerre navale est encore bi-dimensionnelle, le combat se menant sur mer, par canonnage, et, sous les eaux, avec la mise en service des armes marines, défensives et offensives. Si des expériences d'aérostation embarquée sont conduites pour observer les rades et les ports de guerre, la surveillance aérienne d'une escadre ennemie demeure, pour une décennie encore, une perspective lointaine. À l'extrême-fin du siècle, les sous-marins sont encore des semi-prototypes, dont l'emploi tactique, purement défensif, demeure encore à être éprouvé<sup>351</sup>. Le torpillage est alors l'affaire des unités surfacières spécialisées — torpilleurs, contre-torpilleurs —, des équipes du génie servant à terre et des personnels brevetés déployés sur les croiseurs et les cuirassés. Sur le plan diplomatique enfin, la crise, très médiatisée, dissimule des partenariats étroits (Crète) et de vrais succès comme l'apaisement des tensions franco-italiennes (1896-1902) auquel a contribué l'affaiblissement militaire et naval péninsulaire<sup>352</sup>. Dans l'histoire du rapport des forces navales franco-britanniques ou franco-italiennes et franco-russes, 1898 n'a pas d'incidence majeure<sup>353</sup>. Pourquoi pas ne pas alors prendre 1904 ou 1905 pour le terme de notre recherche et ainsi suivre la périodisation que défend J. Hendrickson dans *Crisis in the Mediterranean*<sup>354</sup>? La quasi-destruction de la flotte russe en 1905, dont l'impact se fait longtemps sentir dans les mers européennes et surtout en mer Noire, comme l'apaisement de l'anglophobie française militent en faveur de ce choix. En outre, les années 1904-1905 sont une rupture classique dans l'histoire de la politique européenne et des relations internationales<sup>355</sup>. Mais n'est-ce pas ici placer la fin de notre étude dans une perspective dominée par l'alliance de 1914 ? Dans une étude serrée de l'attitude de Fisher envers la France et la « Royale », Christopher Martin ne croit pas que l'année 1905 fût l'aube d'une entente navale. Les contacts techniques franco-britanniques sont alors des plus limités. Impressionné par le bilan du ministère Pelletan et l'ampleur de l'effondrement russe, le Premier Lord de la Mer Fisher ne voyait plus en effet dans la Royale qu'un boulet<sup>356</sup>. Placer la barrière (amovible) entre 1909 et 1913 ne serait-il pas plus judicieux que de s'en tenir à deux dates par trop canoniques ?

Sur le plan diplomatique, la crise de Bosnie (1908) est la première des crises internationales où les logiques d'alliance des deux décennies passées jouent et s'avèrent plus résistantes que prévu. Sur le plan régional, l'Autriche-Hongrie non seulement renforce ses ambitions balkaniques contre

<sup>351</sup> La rue Royale lui demande d'accélérer les essais du *Gustave-Zédé*, afin de déterminer son rôle contre un blocus élargi.

Service Historique de la Défense-Toulon, Marine (par la suite SHD-T-M), 2 A<sup>2</sup> 28, Ministère de la Marine au Préfet maritime-Toulon (par la suite PM-T), 27 octobre 1898

<sup>352</sup> J. Martinant de Préneuf, « Un vrai-faux déclin (1870-1914) » dans P. Vial (dir.), *L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870*, op. cit., p. 31-32.

<sup>353</sup> Christopher Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : : entre rival au long cours et allié inutile », *Revue d'Histoire maritime*, vol. 20, 2015, p. 122-125.

<sup>354</sup> Jon K. Henderson, *Crisis in the Mediterranean : Naval Competition and Great Power Politics, 1904-1914*, Naval Institute Press, 2014.

<sup>355</sup> Cf. Pierre Renouvin, *La crise européenne et la Grande Guerre, 1904-1918*, t. 19, coll. Peuples et civilisations, 1934.

<sup>356</sup> C. Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher (...) », p. 126-128.

l'Italie et la Serbie, mais elle aspire, par un grand effort naval voire militaire, à jouer un rôle pérenne en Méditerranée orientale et centrale. Inévitablement, ce double effort suscite le redressement de la marine italienne puisque les *dreadnoughts* austro-hongrois exigent un effort comparable de la *Regia Marina*. Une course aux armements est dès lors engagée entre les deux voisins qui bouleverse le rapport des forces dans l'Adriatique et les approches orientales de la Méditerranée occidentale<sup>357</sup>. S'ils contribuent dans les affaires de Crète à l'apaisement des relations franco-péninsulaires, les marins français ne voient pas dans cette compétition austro-italienne une magnifique aubaine. La Triplice, en effet, demeure l'horizon stratégique des plans de guerre, d'autant plus que l'ampleur du rapprochement franco-italien, connu des diplomates, reste un secret bien gardé<sup>358</sup>. À l'ouest de Malte, le risque n'est donc plus de se heurter à la seule *Regia Marina*, mais à une coalition austro-italienne disposant désormais de gros moyens de lutte en haute mer<sup>359</sup>. Sur une échelle moindre, mais suivant les mêmes logiques de course aux armements, le redressement naval grec, qui est à l'origine des grands succès de la première guerre balkanique, inquiète l'empire ottoman dont le relèvement naval est confié aux Britanniques. Les années 1908-1909 voient la Marine engager enfin un relèvement de grande ampleur et surtout durable qui, mené sous l'égide d'une poignée de parlementaires et de marins d'exception, tente de rattraper le retard pris dans les années 1902-1905 et de doter enfin l'escadre de cuirassés du type *dreadnought*. La capacité opérationnelle de l'armée navale, concentrant les meilleures unités à Toulon, est renforcée pour mener une stratégie de guerre d'escadre et d'anéantissement contre les forces italiennes, dont la rue Royale ignore la « probable neutralité <sup>360</sup>», puis autrichiennes. Les premiers bénéfices de ce relèvement « global et protéiforme » sont perceptibles durant les deux guerres balkaniques (1912-1913), alors que le partenariat stratégique naval entre les deux puissances occidentales prend forme<sup>361</sup>. Un temps dispersée entre Brest et Toulon, la 1<sup>ère</sup> armée navale, qui forme le fer de lance de la stratégie navale nationale, est regroupée en 1912 et s'appuie sur les bases de Toulon et de Sidi Abdallah (Tunisie). Si la 3<sup>e</sup> escadre est une force de réserve, réunissant les cuirassés échantillons de l'époque de l'amiral Besnard, la 1<sup>ère</sup> escadre, dotée de navires récents, et la 2<sup>ème</sup>, regroupant des contre-torpilleurs et des croiseurs, donnent à la Marine un punch inédit depuis deux décennies. Loin d'ignorer ou de taire ce redressement, les agents de l'Amirauté britannique en transmettent les indices à Londres. Dès lors l'alliance anglo-française redevient stratégiquement saine, mais à parts inégales. Sans surprise, les fondements d'un accord stratégique de partage des zones d'action françaises et britanniques dans l'hypothèse d'un conflit généralisé sont posés et débouchent, avec la venue de Churchill à la tête de l'Amirauté, sur l'Accord Naval de 1913<sup>362</sup>.

<sup>357</sup> P. Cabanes (sous la dir. de), *Histoire de l'Adriatique*, op. cit., p. 458-465.

<sup>358</sup> J. Martinant de Préneuf « Un vrai-faux déclin » art. cité, p. 33.

<sup>359</sup> P. Cabanes (sous la dir. de), *Histoire de l'Adriatique*, op. cit., p. 472-474.

<sup>360</sup> J. Martinant de Préneuf, « Un vrai-faux déclin », art. cité, p. 37.

<sup>361</sup> *Ibidem*, p. 35.

<sup>362</sup> C. Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher (...), art. cité, p. 135-136.





## **PREMIÈRE PARTIE**

### **LES MARINS FRANÇAIS ET LA MÉDITERRANÉE**

—

### **LA MÉDITERRANÉE DES MARINS**

**EXPÉRIENCES, IMAGINAIRES,  
IGNORANCES  
ET SAVOIRS NAVALS  
SUR UNE MER PROCHE**



## INTRODUCTION

Depuis ses origines capétiennes, la marine de l'État est tournée vers deux théâtres maritimes bien distincts : les eaux du Ponant, qui désignent initialement la Manche et les parages européens de l'Océan Atlantique, la Méditerranée, d'autre part. Depuis leur périphérie languedocienne, les rois de France étendent très progressivement leur emprise territoriale vers les Alpes Provençales et les Pyrénées avant d'acquérir la Corse et de s'y maintenir. En dépit d'échanges réguliers d'hommes et de matériels, les flottes dites du Ponant et du Levant constituent des forces distinctes avec leurs traditions propres et un très fort ancrage logistique régional<sup>363</sup>. Dès le XVII<sup>e</sup> siècle néanmoins, alors qu'elles deviennent un instrument régulier de la puissance de la monarchie française en Méditerranée occidentale, les armées de mer métropolitaines sont appelées à soutenir le développement du premier empire colonial<sup>364</sup>. Tout au long du siècle suivant, les plus éminentes carrières navales se font dans les eaux caraïbes et sud-américaines, dans l'océan Indien enfin. Au début de la Restauration, les forces navales appuient la récupération des zones de pêche morutière de Terre Neuve, comme la restitution des « îles à sucre », de la Guyane et d'une poignée de comptoirs africains et indiens. L'exploration scientifique de l'Océanie comme la surveillance des affaires sud-américaines sont parallèlement confiées aux forces navales. Sous la monarchie de Juillet, ces missions se poursuivent et se compliquent. La Marine est chargée de lutter activement contre la Traite, de soutenir l'ouverture des routes commerciales américaines et asiatiques, d'engager la construction d'un empire colonial dans le Pacifique Sud. Autant de tâches qui entraînent la création de dépôts et de stations ultra-marines<sup>365</sup>. Sous le Second empire et la III<sup>e</sup> République, le rôle de la France dans la première mondialisation, capitaliste et industrielle, accentue sa présence territoriale et militaire sur les passages maritimes menant aux marchés africains et asiatiques. Avec les péripéties, les abandons et les échecs que porte tout impérialisme, la France constitue une chaîne de bases navales et de points d'appui de l'Afrique Occidentale jusqu'au Pacifique Sud et s'établit en mer Rouge, où ses intérêts impériaux, sanitaires et policiers, sont importants<sup>366</sup>.

Dans ces conditions, une part non négligeable des personnels de la Marine, navigants ou non, font une grande partie de leur carrière loin des eaux métropolitaines. Né en 1809, le vice-amiral Alphonse-Jean-René Fleuriot de Langle débute en 1825 sa carrière dans la station du Brésil, est détaché quelques mois en Méditerranée en 1830 puis sert sur les côtes occidentales africaines,

---

<sup>363</sup> Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron (sous la dir. de), *Les Français, la Terre et la Mer*, Fayard, 2005, p. 10-17 ; Rémi Monaque, « Marins du Levant-Marins du Ponant », *Stratégique*, n° 109, 2015, p. 101-103.

<sup>364</sup> Michèle Battesti, « La France navale entre Atlantique et Méditerranée », *Stratégique*, n° 109, 2015, p. 73-99.

<sup>365</sup> *Eadem*, « L'aspect naval des opérations de 'maintien de la paix' durant le Second empire », art. cité, p. 52-65.

<sup>366</sup> Henri Brunshwig, « Une colonie inutile : Obock (1862-1888) », *Cahiers d'études africaines*, vol. 8, n° 29, 1968. p. 44-47.

dans le Pacifique, dans l'Atlantique Sud et l'Océan Indien<sup>367</sup>. Banale dans les marines hollandaise, espagnole, britannique et nord-américaine, cette vocation ultra-marine des flottes de guerre occidentales est également avérée dans les puissances maritimes plus régionales telles que la Russie, le Danemark, alors possesseur d'une galaxie de comptoirs coloniaux, et l'Autriche-Hongrie<sup>368</sup>. L'Allemagne et l'Italie unifiées suivront cette voie. La Royale et la *Navy* sont toutefois les seules marines de guerre dont les cadres, tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, ont la possibilité de passer une partie importante de leur carrière loin d'Europe. Plusieurs amiraux de la III<sup>e</sup> république retirent de leurs anciennes missions lointaines, savantes ou combattantes, une renommée certaine. « Quand on prononce devant un marin le nom de l'amiral Cloué », écrit Étienne Tréfeu en 1888, « il répond aussitôt : Campagne de Terre-Neuve et expédition du Mexique<sup>369</sup> ». Bien d'autres figures sont immédiatement associées à ces très lointains horizons maritimes. La réputation professionnelle de l'amiral François-Edmond Pâris (1806-1893) repose en partie sur sa participation à trois longues croisières d'exploration dont il ramène une passion pour l'archéologie navale qui le conduit à la direction du musée de la Marine en 1871<sup>370</sup>. Pour une courte fraction d'officiers, cette expérience nautique et militaire loin des eaux européennes est prééminente. La lenteur comme les exigences savantes de leurs travaux exposent à une forme d'exil ultra-marin les marins-explorateurs du premier XIX<sup>e</sup> siècle— de Saulces de Freycinet et Dumont d'Urville — comme les hydrographes. Ayant participé au tour du monde de Freycinet sur l'*Uranie* (1817-1820), le commandant Auguste Bérard (1796-1852) mène une longue campagne hydrographique dans les eaux atlantiques mexicaines en 1838-1839, quand son cadet, Clément-Adrien Vincendon-Dumoulin (1811-1858), travaille à la cartographie du littoral antarctique sur l'*Astrolabe* du commandant Dumont d'Urville (1790-1842). Revenu en France en 1839, Auguste Bérard repart dans les eaux de l'océan Indien et travaille durant trois années dans le Pacifique sud. Entré dans le service en 1832, l'EV Georges Cloué participe à l'expédition de Saint-Jean d'Ulloa, passe dans l'océan Indien, où, promu LV en 1846, il mène de longs travaux de reconnaissance qu'il réitère dans la station de Terre-Neuve où il sert à plusieurs reprises avant et après la guerre de Crimée. Alternant les affectations parisiennes au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine et coloniales (Antilles), cet officier se distingue de nouveau durant l'expédition du Mexique puis à la tête de la division du Pacifique (1868-1871), puis assume le gouvernorat de la Martinique (1871-1874) avant de revenir en France assumer les plus hautes fonctions opérationnelles et ministérielles<sup>371</sup>. Cet éloignement professionnel est également marqué dans les spécialités vouées au service colonial, telles que les troupes de marine, qui dépendent

<sup>367</sup> « Fleuriot de Langle (Alphonse-Jean-René) (1809-1881) », TAILLEMITE, p. 186.

<sup>368</sup> SHD-V-M, BB 7-30, Copie du rapport du C<sup>nc</sup> de Laguiche, (AM-Vienne), au ministre de la Guerre, « Voyage à Pola », 9 août 1899 ; Catherine Horel, « De Tegethoff à Horthy. Les représentations de la Marine austro-hongroise dans les musées des trois pays successeurs (Autriche, Hongrie, Croatie) », dans P. Louvier (dir.), *Neptune au Musée (...)*, op. cit., p. 155-167.

<sup>369</sup> Étienne Tréfeu, *Nos marins : vice-amiraux, contre-amiraux, officiers généraux des troupes de la marine et des corps entretenus*, Paris, Berger-Levrault, 1888, p. 101.

<sup>370</sup> *Ibidem*, p. 54-68 ; Éric Rieth, « Les voyages ethnographiques de l'amiral Pâris », *Chasse-marée*, n° 224, juillet 2010, p. 44-55. On se reportera également avec profit à une notice en ligne très étoffée : [https://fr.wikipedia.org/wiki/François-Edmond\\_Pâris](https://fr.wikipedia.org/wiki/François-Edmond_Pâris).

<sup>371</sup> « Cloué (Georges-Charles) (1817-1889) », TAILLEMITE, p. 104.

administrativement de la rue Royale avant 1900<sup>372</sup>, et surtout le service de santé navale où la modestie des effectifs comme la mortalité élevée des jeunes officiers provoquent d'intenses rotations entre la métropole et l'Outre-mer.

Rapportées à l'ensemble des personnels de la Marine, les carrières exclusivement ou largement ultra-marines sont toutefois rares. Pour la majorité des cadres, le plus grand nombre des années de service à la mer se déroulent dans les eaux européennes et leurs proches périphéries. Tout d'abord, les eaux ponantaises et méditerranéennes concentrent les deux escadres ou armées navales de la France. Ce sont également dans les eaux de la Manche, de l'Atlantique Nord et de la Méditerranée que sont concentrés les navires de transport comme les croiseurs attachés aux stations de Terre-Neuve et du Levant. Ce sont dans les cinq ports de guerre métropolitains, dans les ports algériens puis à Sidi Abdallah (Bizerte) que les travailleurs des arsenaux comme les employés administratifs de la Marine sont les plus nombreux. Ce sont également dans ces ports métropolitains qu'une majorité de cadres navigants sont élevés, au sein de familles militaires et navales, et qu'ils sont formés. Venant ou non du *Borda*, tout officier de marine est appelé à servir au sein de l'escadre d'évolutions, des forces de réserve ou des bureaux de la cinquième Préfecture. Au contact de ses chefs, le jeune officier apprend en escadre « cette urbanité que les moeurs politiques d'aujourd'hui tendent à proscrire et qui sera toujours le cachet des hommes susceptibles d'arriver à des emplois sérieux<sup>373</sup> ». Avec quelques nuances, ce tropisme méridional marque la carrière des cadres supérieurs et subalternes de santé et de l'administration. C'est à l'expérience méditerranéenne acquise avant et après l'entrée au service que nous nous attacherons dans le premier chapitre : « **Apprendre et connaître la Méditerranée : apprentissages, expériences et savoirs navals du monde méditerranéen de l'enfance aux premiers embarquements** ».

Sans être vissées aux côtes, les forces navales n'en sont jamais loin et y reviennent souvent soit pour faire de l'eau, soit pour prendre du charbon, conduire au hôpitaux les malades les plus graves, visiter enfin les autorités. Autant d'occasions d'entrapercevoir des rues, des quartiers, que les permissions et les excursions permettront de mieux connaître et d'arpenter. Les archives judiciaires, les rapports du commandement et les sources médicales offrent sur ces fréquentations, paisibles ou tumultueuses, un ensemble documentaire assez nuancé et riche. Dans une certaine mesure, ces traces diverses et croisées permettent de s'échapper d'un corpus canonique de sources imprimées émanant d'officiers supérieurs et des marins-écrivains. C'est à cette expérience vécue des territoires portuaires et côtiers que l'on s'attachera dans ce second chapitre sous le titre suivant : « **Les territoires et les peuples méditerranéens sous le regard des marins : percevoir, dire et décrire des espaces proches et déroutants** ».

Le troisième chapitre — « **Une mer toute sûre ?** » — suit les risques naturels persistants auxquels sont confrontés, comme toutes les populations maritimes et côtières, les marins de l'État. Risques maritimes, dominés par les dangers de la navigation hivernale, très grands aux abords des ports, mais provoqués aussi par les erreurs du commandement et les fautes de pilotage, accrus enfin

<sup>372</sup> Nicolas Graff, « La division bleue 42 jours : la durée de vie d'une abeille d'été » dans Walter Bruyère-Ostells (dir.), *Les troupes de marine au combat de l'Alma à Bazeilles, 1854-1870*, L'Artilleur. Bernard Giovanageli, 2021, p. 146-150.

<sup>373</sup> Commandant Belvèze à un ami, Naples, 21 août 1848, dans C<sup>mt</sup> Belvèze, *Lettres (...), op. cit.*, p. 88 ; [http://www.biographi.ca/fr/bio/belveze\\_paul\\_henry\\_de\\_10F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/belveze_paul_henry_de_10F.html).

par la généralisation de la vapeur, avec ses dangers et ses embarras propres. Risques épidémiques également, en dépit des mesures de quarantaine et de surveillance auxquelles contribuent les administrations étrangères et les agences consulaires du Proche-Orient. À ces risques vrais, s'ajoute un train de rumeurs et d'angoisses. Apparemment détruite par la prise d'Alger en 1830 et la destruction des derniers nids de forbans grecs en 1828-1829, la piraterie est régulièrement signalée dans les eaux égéennes jusqu'au début des années 1850, tandis que l'émergence d'une guerre de course russo-hellénique préoccupe les Alliés entre 1853 et 1855. Par la suite, le Rif, le pays khroumir et certains cantons insulaires de la mer Égée demeurent des zones grises. Dans ces territoires, mal ou peu contrôlés, des bandes de maraudeurs pillent occasionnellement les navires échoués, enlèvent les excursionnistes, militaires ou civils, dont la libération, rarement à main armée, s'avère une affaire incertaine. De moins en moins étendues à la fin du siècle, ces côtes grises ou « barbares » n'en demeurent pas moins identifiées comme des points dangereux dont la surveillance, plus ou moins étroite, s'impose comme le devoir des puissances maritimes et donc de la France<sup>374</sup>.

Le quatrième chapitre de cette partie — « **Une mer sans mystères ?** » — poursuit cette étude des zones d'ombre en Méditerranée en reconstituant la part de mystère et de fascination qu'elle exerce sur une profession maritime et militaire. La Méditerranée, qui est la mieux connue de toutes les aires maritimes, cesse après 1830 d'être un espace mystérieux, l'aventure scientifique et les ambitions exploratrices se déplaçant vers les pôles et dans l'intérieur des continents africain, asiatique et américain. Cette asymétrie des connaissances, à laquelle fait écho la production romanesque, est à nuancer. Avant 1860 tout au moins, l'échelle trop petite des cartes, comme les omissions et les erreurs de détail posent de lourds soucis en Afrique du Nord comme dans certains cantons de l'Asie Mineure voire de la Sardaigne. Sans être insignifiante loin de là, la connaissance de la mer Noire est encore assez incomplète en 1853 pour poser à la stratégie de raids alliée de lourds problèmes qu'une mobilisation des services alliés règle entre l'été 1854 et la fin des opérations militaires l'année suivante. Enfin les champs nouveaux des sciences naturelles que sont la géologie, la vulcanologie et l'océanologie n'échappent pas à l'attention des marins dont une poignée est impliquée dans ces recherches et leur application ainsi la pose des câbles télégraphiques. Le passé militaire enfin n'échappe pas à cette extension des savoirs. L'histoire de la Royale dans l'espace méditerranéen devient parallèlement un champ d'investigation, de réflexion stratégique et de déploration.

Comment la transmission orale des combats de la Révolution et de l'Empire se prolonge-t-elle une génération après la disparition des derniers vétérans, avant qu'elle ne soit totalement remplacée par une mémoire-histoire scripturaire avec son appareil de gravures ? Comment, au lendemain d'une calamité publique telle la perte de la *Sémillante*, d'une épidémie, d'une bataille — ainsi Navarin — la marine organise -t-elle la gestion des débris, des cadavres et des trophées ? Comment ultérieurement dresser puis entretenir ou reconstruire les monuments funéraires dont la responsabilité repose entre les mains de la Marine, de la Guerre et des Affaires étrangères ? Autant

---

<sup>374</sup> SHD-V-M, BB 7-02, CF A. de Vallon, « Comparaison des armements maritimes, escadres, stations & prévus au budget de 1871, à ceux de 1847 . Tableaux comparatifs des forces françaises et anglaises en 1847 et en 1870 », 1<sup>er</sup> mars 1870.

de questions sur la place que la Méditerranée tient dans la mémoire des marins de l'État qui seront la matière d'un chapitre distinct : « **Le théâtre des glorieuses luttés passées et des vertus navales** ».



## I. Apprendre et connaître la Méditerranée : apprentissages, expériences et savoirs navals du monde méditerranéen de l'enfance aux premiers embarquements

Une histoire méditerranéenne de la Marine peut légitimement donner la priorité aux affaires tactiques et matérielles, mais également diplomatiques. Ainsi orientée, une telle histoire serait bien plus celle des forces navales en Méditerranée qu'une histoire méditerranéenne des marins français et de leurs expériences maritimes et portuaires, qu'elles soient nautiques, esthétiques, spirituelles, ou tout simplement alimentaires, éthyliques et génésiques.

La Méditerranée des marins français, c'est d'abord un train de lettres et de cartes postales, d'aquarelles et de clichés photographiques, de propos et de rumeurs, dans lesquels et par lesquels les personnels de la Marine ont traduit leurs expériences — initiales ou routinières — des côtes et des ports, de leurs populations, européennes et non-européennes. Si l'on entreprend de reconstituer ces perceptions et ces apprentissages, la première question porte sur leur précocité. Cette mer est-elle familière à la plupart des marins de l'État avant leur entrée au service ? Quand ses ports et ses côtes deviennent-ils si bien connus ou si « ordinaires » que, peu ou prou, chaque officier et sous-officier aguerri peut dire à ses pairs : « Je me souviens avoir vu à Smyrne » ou « Te souviens-tu de ce café — claque, bal, musée — à Naples où nous avons fait escale » ? La condition première pour répondre à ces questions est de pouvoir jauger la part exacte des Ponantais, que l'on sait majoritaires depuis l'Ancien Régime, et la part des marins méridionaux, plus exactement des « Midis », qu'ils soient corses, languedociens, provençaux et roussillonnais<sup>375</sup>. Mais cette première estimation soulève d'autres questions. La présence méridionale croît-elle au fil du siècle, se réduit-elle ou demeure-t-elle stable ? Des corps et des spécialités sont-ils plus méridionaux que d'autres et pourquoi ? Que disent les états-majors de ces identités régionales et du brassage des provinces maritimes ? Les ethnotypes sont-ils précocement hostiles ou moqueurs ? Distinguer les personnels originaires du Midi des marins ponantais, mais également de leurs compagnons originaires des départements de l'intérieur n'est que la première ébauche d'une recherche sur l'expérience maritime.

Être originaire du « Midi », du « 5<sup>e</sup> arrondissement » ou des « départements littoraux » méditerranéens pour reprendre trois banales formulations administratives, ne signifie en effet nullement une expérience enfantine et juvénile de la Grande Bleue. Ni de ses odeurs, ni de ses bruits, ni de ses colères. Nîmes, Alès, Carcassonne ne sont ni Toulon ni Gruissan, pas plus que les rebords cévenols languedociens ne ressemblent à la côte héraultaise presque toute lagunaire<sup>376</sup>. Lesquels de ces enfants des garrigues, du Bas-Rhône et des hauts-cantons audois qui servent en état-major ou comme matelots ont-ils vu la mer, ses côtes et ses ports avant leur premier embarquement ? Comment repérer cette première découverte à partir d'un dossier personnel, d'un registre matricule et d'un rapport d'inspection ? Il faudrait pour cela suivre la scolarité de chacun, scolarité théoriquement universelle après 1882, mais également connaître les grands évènements

<sup>375</sup> R. Monaque, « Marins du Levant (...) », art. cité, p. 104.

<sup>376</sup> P. Louvier (dir.), *Le Languedoc (...), op. cit.*, édit. de 2012, p. 231-254.

familiaux, tels que le remariage ou la retraite du père de famille, qui amènent une famille à déménager. Il faudrait aussi retrouver le cheminement des vacances des méridionaux les plus fortunés qui passent ordinairement leurs congés dans le mas familial. Outre ce que laissent voir les souvenirs biographiques comme les confidences épistolaires des officiers supérieurs et généraux, ce que l'on sait de la sociabilité familiale nationale, comme des exigences de certaines professions permet d'avancer des hypothèses que les dictionnaires biographiques et les sources administratives peuvent affiner. L'exposé des origines géographiques des équipages et des états-majors n'est toutefois qu'un premier pas vers une étude plus serrée, plus intime et dynamique de l'expérience méditerranéenne.

La connaissance personnelle d'un territoire maritime boucle un apprentissage engagé depuis l'âge de l'enfance et de l'adolescence jusqu'aux premiers temps de l'âge adulte. L'apprentissage scolaire est assez aisé à reconstituer pour les officiers, presque tous recrutés sur concours, mais également pour bon nombre de mécaniciens, de timoniers ou de fourriers qui ont reçu une instruction primaire, voire secondaire, assez étoffée. Au collège comme au lycée, l'enseignement des langues anciennes et vivantes, les cours d'histoire et de géographie, mais également les livres d'aventure, la presse spécialisée, géographique ou missionnaire, apportent à ces futurs marins un lot d'images et de savoirs qui les préparent à « découvrir », qui Tahiti, qui Naples ou la baie d'Along<sup>377</sup>. Cette préparation de l'enfance et de l'adolescence au voyage comme à l'altérité n'est, certes, nullement inédite ni singulière. Les récits des voyageurs médiévaux, occidentaux et arabes, et de leurs lointains prédécesseurs de l'Antiquité sont tout pleins de proverbes, de citations, d'anecdotes prises dans des récits plus anciens<sup>378</sup>. Très largement encadrée par les normes scolaires depuis la seconde modernité, l'initiation au voyage atteint au premier et, plus encore, au second XIX<sup>e</sup> siècle, une intensité inédite avec la diffusion des cartes postales, la multiplication des romans d'aventure, mais également la généralisation des spectacles forains, des dioramas et des musées<sup>379</sup>. Combien de carrières navales se sont-elles décidées lors de la visite du musée naval du Louvre ou des cabinets de curiosités océaniques et asiatiques qui se constituent tout au long du siècle dans les ports marchands comme Boulogne-sur-Mer<sup>380</sup> ? Moins sans doute que ne laissent à penser les autobiographies des officiers généraux et supérieurs, mais le thème même de la visite de musée, initiatique et décisive, dit quelque chose de cette culture navale de cabinet qui se développe au XIX<sup>e</sup> siècle. Constitué dans l'enfance et l'adolescence, ce socle d'images et de savoirs, vrais ou faux, que porte le jeune marin n'est que l'avant-garde d'impressions et d'anecdotes que véhiculent les conversations du carré, les *lazzi* du gaillard d'avant, les confidences et les entretiens informels entre camarades, les anecdotes familiales, la correspondance et toutes les vues, — aquarelles, dessins, photographies —, et divers souvenirs et bibelots divers que les marins, officiers et matelots, achètent et ramènent à leur proches. Au terme de cette initiation orale et livresque, le marin apprend enfin à connaître ces aires maritimes où son expérience personnelle, parfois entretenue par des

<sup>377</sup> Avesnes, *Journal de bord* (...), *op. cit.*, p. 307 ; 318-320.

<sup>378</sup> Léonard Dauphant, *Géographies. Ce qu'ils savaient de la France (1100-1600)*, Paris, Champ Vallon, coll. Époque, 2018.

<sup>379</sup> L. Efthymiou, « Récits de voyage (...) », art. cité, p. 133-144.

<sup>380</sup> J.-B. Bruneau, P. Louvier, T. Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial (...) », art. cité, p. 161-196 ; Catalogue de l'exposition « Nouveaux Mondes », Musée de Boulogne-sur-Mer, 23 mai-21 septembre 2015, Musée de Boulogne-sur-Mer, 2015.

lectures et des excursions, peut se prolonger plusieurs années, voire plusieurs décennies au gré de ses affectations. Détaché à Bizerte au tournant du siècle, le commandant Viaux, qui avait jusque là fait l'essentiel de sa carrière au Ponant, ne quitte plus guère, durant une décennie, l'Afrique du Nord dont cet aquarelliste talentueux ramène des dizaines de clichés et de vues portuaires et littorales<sup>381</sup>. Banale dans les eaux métropolitaines qui concentrent les forces stratégiques et les principales stations locales, cette longue fréquentation de la Méditerranée donne à l'expérience navale une particulière profondeur.

Bien qu'elle permette aux marins de l'État de voir des scènes spectaculaires et des paysages étonnants — Santorin, l'Etna, le détroit de Messine —, la fréquentation des espaces méditerranéens s'inscrit dans une profession militaire et toute de discipline, d'ordres reçus et d'habitudes parfois très routinières. Être marin suppose de longs moments d'ennui et d'immobilisation portuaire. Que fait-on de ces semaines, voire de ces mois « à l'ancre » dans un port étranger ou dans la base de Toulon quand le navire est radoubé ou réarmé ? Les permissions des matelots et des maîtres se limitent-elles à des pittoresques bordées éthyliques et vénériennes ? Quels plats libanais ou siciliens apprécient-ils ? Quels sens sont-ils les plus sollicités ? Quand et pourquoi les marins s'éloignent-ils des côtes pour s'engager dans l'arrière-pays ? Autant de questions qui doivent tenir compte des spécialités et surtout des différences hiérarchiques et sociales, considérables, qui segmentent et nuancent l'expérience navale de la Méditerranée. Un officier de santé, un enseigne de vaisseau, un capitaine d'armes et bien sûr l'aumônier du navire ou le commissaire ne descendent pas à terre pour les mêmes raisons professionnelles ni pour les mêmes délasséments. « La Méditerranée » des gabiers et des matelots de 3<sup>e</sup> classe, bien souvent des inscrits maritimes issus des classes populaires, n'est pas celle d'un polytechnicien parisien ou alsacien admis à Navale à la fin de l'adolescence. Tandis que celui-ci a été brutalement amariné sur le *Borda*, un inscrit maritime normand ou gruissanais est, depuis l'enfance, élevé dans l'odeur du goudron, du poisson et des filets mouillés. Si le polytechnicien découvre à Naples comme en Grèce des monuments que son éducation classique et savante lui fait comprendre et admirer, les seconds savent, d'un coup d'oeil, repérer dans une anse plus ou moins déserte, les huitres, les moules voire le cresson d'un ruisseau qui, toute crainte de la typhoïde abolie, seront avalés tout cru. Il s'agit de prendre en compte ces segmentations sociales et corporatistes, afin de répondre au plus près aux questions posées précédemment. Comme les ressources documentaires sont fort asymétriques, cette histoire des rencontres et des expériences ne sera-t-elle que l'histoire du Grand Corps et des états-majors ? Les officiers navigants, les médecins, les ingénieurs maritimes comme les commissaires ont beaucoup écrit et publié, et laissé assez de dessins, de souvenirs et d'anecdotes pour qu'il soit possible de dégager les vues singulières des poncifs et des stéréotypes dominants. Avant la Belle Époque, les maîtres ont, en revanche, laissé peu de traces écrites ou iconographiques. L'expérience des territoires portuaires et des sociétés méditerranéennes du « gaillard d'avant » survit pas des bribes dont l'analyse est d'autant plus difficile à mener que les matelots sont séparés les uns des autres par des traditions professionnelles et des traits sociaux et culturels singuliers. Au milieu du siècle et par la suite, les fourriers, surtout parisiens, comme les timoniers et les mécaniciens sont, selon les canons scolaires du temps, des gens instruits, dont la culture, écrite et musicale, est bien éloignée de celle des inscrits maritimes de leur navire.

---

<sup>381</sup> F. Abdelhouab et al., *Carnets d'escalas* (...), *op. cit.*, p. 140-187.

## 1. La part du « Midi » dans les états-majors et les équipages

Il n'existe pas, à ce jour, de tableau d'ensemble des origines géographiques et sociales des personnels de la Marine au XIX<sup>e</sup> siècle. Il nous est apparu incertain et inutile de nous engager dans une telle entreprise. Nous risquons, en premier lieu, de surestimer certaines périodes ou certains groupes ou corps, bien connus, mais restreints, tels les hydrographes. En outre, un chantier aussi considérable exige le dépouillement des registres matricules et des dossiers professionnels. Était-il nécessaire pour répondre aux questions nous intéressant ? L'origine régionale d'un officier de marine, en effet, n'a pas en France l'importance politique qu'elle peut avoir dans l'Italie du Risorgimento ou dans l'empire de François-Joseph. L'histoire des institutions navales et des sociétés maritimes littorales donne enfin assez d'informations pour jauger la part des méridionaux dans la Marine, jauge qu'il convient d'affiner toutefois pour retrouver la part supposée et réelle des Méridionaux dans la marine de l'État au XIX<sup>e</sup> siècle. Nous distinguerons ici trois types d'ouvrages qui nous ont été ici utiles : les histoires générales de la Marine, les études biographiques et prosopographiques, les études thématiques enfin.

### 1. 1. Aperçus historiographiques et ressources archivistiques

Les études générales anciennes parlent peu de cette question des origines géographiques<sup>382</sup>. *L'Histoire de la Marine* de Philippe Masson offre des vues remarquables sur l'Inscription maritime dont proviennent les deux-tiers des matelots, mais très peu de choses sur leurs régions d'origine<sup>383</sup>. De tous les ouvrages de synthèse ultérieurement consacrés à la Royale, celui qui comporte le plus grand nombre de données sur les identités régionales et sociales des personnels est, sans doute aucun, *La Marine de Napoléon III* de Michèle Battesti. Rassemblées dans le premier tome, les informations et les vues d'ensemble, servies par des tableaux et des cartes, remontent en outre assez souvent et fort opportunément à la décennie 1840, ce qui permet d'embrasser la société navale sur trois décennies décisives. Utilisant directement les registres et les matricules des promus de l'École navale et des élèves des écoles de santé, Michèle Battesti a employé des ressources secondes pour les commissaires de la Marine et les aumôniers de la Marine. Moins documentées, les origines sociales et géographiques des matelots sont esquissées et confirment les brefs propos de Théodore Ropp sur la prépondérance des inscrits ponantais de la III<sup>e</sup> République<sup>384</sup>. Les dictionnaires biographiques, les monographies consacrées aux corps et aux écoles de la Marine comme aux spécialités navales, mais également les biographies navales et militaires apportent de précieux compléments à ce que l'on osera ici nommer le « môle battestien ». Présentons ici en quelques mots

---

<sup>382</sup> Theodore Ropp, *The Development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1904*, Annapolis, Naval Institute Press, 1987, p. 51-52.

<sup>383</sup> P. Masson, *Histoire de la Marine (...), op. cit.*, I, p. 63.

<sup>384</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...), op. cit.*, p. 51 et n. 25 p. 374 ; BATTESTI, I, p. 390-396 ; 405-406.

les apports respectifs de cette littérature seconde pour la connaissance des origines géographiques des marins de l'État et des personnels de la Marine servant en Méditerranée.

On trouvera peu de données dans le livre de Jean-André Berthiau sur les maîtres entretenus, mais l'auteur signale le recrutement très local des arsenaux, où la cooptation familiale est une garantie du dévouement des futurs maîtres. La grande étude pionnière de Mme Selkin-Laparra sur les attachés navals au second XIX<sup>e</sup> siècle donne des informations détaillées sur les origines familiales et géographiques de ce groupe qui est encore loin de former, avant 1914, un corps distinct<sup>385</sup>. Dans une large mesure, les travaux de Michel Vergé-Franceschi sur les officiers généraux de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle, comme la thèse de Frédéric d'Agay sur les liens entre la Marine et la noblesse provençale du XVII<sup>e</sup> siècle à la fin de la Restauration permettent de comprendre l'irréversible effondrement de la filière provençale entre 1789 et 1830<sup>386</sup>. Exacte à l'échelle nationale, leur analyse doit être nuancée, à l'échelle locale par les conclusions d'une étude ancienne de Nelly Maitre, fondée sur un dépouillement systématique des registres des matricules du port de Toulon entre 1870 et 1900<sup>387</sup>. Un passionnant article de Rémi Monaque sur l'identité bretonne ou provençale des matelots du XVIII<sup>e</sup> siècle offre également de fructueuses réflexions et quelques points de comparaison<sup>388</sup>. Les travaux sur les ouvriers de l'arsenal de Toulon au premier XIX<sup>e</sup> siècle comme les recherches menées sur la formation des spécialités savantes (hydrographes) et militaires de la Marine, complètent ce socle de données bibliographiques<sup>389</sup>.

Afin de prolonger ce premier tour d'horizon historiographique, nous avons fait un large emploi des notices publiées et mises en ligne par les revues d'associations professionnelles (ainsi

---

<sup>385</sup> Geneviève Selkin-Laparra, *Marins et diplomates. Les attachés navals, 1860-1914, Essai de typologie*, Service historique de la Marine, 1990 (par la suite SELKIN-LAPARRA) ; *eadem*, « Les attachés navals à travers leurs dossiers (1860-1914) », dans Anne Blanchard (sous la dir. de), *Les peuples et leurs armées. Prosopographie des militaires (XVII<sup>ème</sup>- XVIII<sup>ème</sup> siècles)*, Université Paul-Valéry, s. d., p. 157-194 ; Jean-André Berthiau, *Des maîtres entretenus aux ingénieurs 1819-1971*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999.

<sup>386</sup> Michel Vergé-Franceschi, « Les provençaux officiers généraux de la marine royale à Toulon entre 1715 et 1774 », dans M. Vergé-Franceschi (dir.), *Guerre et commerce en Méditerranée IX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Henri Veyrier, coll. Kronos, 1991, p. 217-234 ; Frédéric d'Agay, *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2 vol., 2011.

<sup>387</sup> Nelly Maitre, « Étude d'un groupe social : les officiers de marine à Toulon (1870-1900) (Quelques conclusions) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 10, 1, 1975, p. 79-88.

<sup>388</sup> R. Monaque, « Marins du Levant (...) », art. cité, p. 101-110.

<sup>389</sup> Maurice Agulhon, « Le recrutement du personnel ouvrier de l'arsenal de Toulon de 1800 à 1848 », *Provence Historique*, t. 12, fasc. 47, 1962, p. 93-109 ; Olivier Chapuis, « L'école Polytechnique et les hydrographes de la Marine », *Bulletin de la SABIX*, 35, 2004, p. 32-36. Consultable sur le site <http://sabix.revues.org/437> ; Julie d'Andurain, « Formation et sélection des artilleurs de marine à Polytechnique. Approche prosopographique du corps des bigors, 1870-1910 », *Revue historique des armées*, 271, 2013, p. 20-32 ; Richard Moles, *La gendarmerie maritime (...), op. cit.*, p. 175-176 ; Alain Mounier-Kuhn, *Les médecins militaires français au XIX<sup>e</sup> siècle, Étude sociologique, formation professionnelle, carrières (de 1830 à 1910)*, Éditions Glyphe, 2014 ; Julien Saint-Roman, « Les ouvriers de l'Arsenal de Toulon, 1760-1820 », *Rives méditerranéennes*, Varia, 2012, p. 151-161.

L'ASNOM) et des groupements d'historiens amateurs ou de généalogistes<sup>390</sup>. Utiles pour retrouver les origines des bordaches, ces matériaux permettent aussi de suivre plusieurs groupes importants tels que les aumôniers<sup>391</sup>, les officiers de santé<sup>392</sup>, les hydrographes et les commissaires<sup>393</sup>. La reconstitution des lignées familiales, voire des « dynasties navales », permet enfin de dissiper des confusions et des généralisations biographiques erronées. Le commandant Auguste Thomazi (1873-1959) laissa, à la fin de sa vie, de précieuses esquisses biographiques sur l'escadre d'évolutions et la société navale toulonnaise de la Belle Époque. Cette étude, couplée à la carrière de cet officier, un des pionniers de la navigation sous-marine provençale, m'incitait à voir en lui un marin méridional de souche. Son nom de famille, ses prénoms comme le lieu de son décès laissaient penser que Thomazi était un provençal « renforcé ». Las ! Le commandant Thomazi, dont les ancêtres se nommaient Thomazy, est granitiquement breton ; ses aïeux, tous gens de mer ou d'épée, ayant placé leurs pénates au Croisic puis à Brest<sup>394</sup>. Une fois chalutés, triés et rassemblés, les éléments qu'apportent ces ressources électroniques et bibliographiques présentent deux soucis méthodologiques.

Reposant sur l'exploitation des dossiers personnels et des matricules, les notices biographiques en ligne signalent ordinairement les lieux de naissance et de décès des personnels, parfois l'origine sociale de leur père et, plus rarement, de leur mère. En revanche, les lieux

---

<sup>390</sup> Nous avons surtout exploité le site « [ecolenavtraditions.free.fr](http://ecolenavtraditions.free.fr) » qui rassemble, par ordre chronologique et thématique, des notices biographiques, parfois illustrées de photographies et d'articles de presse, des anciens élèves de l'École navale. Les informations biographiques et professionnelles sur les autres personnels de l'encadrement (artillerie de marine, aumôniers, commissaires) sont également consultables sur ce site. Largement fournies par des forums associatifs proches dont le travail, ces données sont complétées par ce que donne à lire la base de données LÉONORE qui est systématiquement signalée pour tout récipiendaire de la Légion d'Honneur. Ponctuellement, nous avons eu recours aux sites dédiés à la généalogie (« [gw.geneanet.org](http://gw.geneanet.org) ») comme aux distinctions honorifiques (« <http://www.honneurshereditaires.net> »)

<sup>391</sup> En attendant la réalisation d'une étude prosopographique sur l'aumônerie navale qui, exploitant les ressources des fonds CC 2 808-836, sera le pendant du travail que Xavier Boniface consacra à l'aumônerie militaire, on s'est appuyé sur le chapitre que lui consacre Michèle Battesti dans son *opus magnum* et sur les données rassemblées par Jean Martinant de Préneuf dans sa thèse sur les mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République. À ce premier socle, on a ajouté les données biographiques consultables sur le site « [ecole.navtradition.free.fr](http://ecole.navtradition.free.fr) ». En dépit de lacunes, particulièrement pour les décennies 1870-1880, 23 notices indiquent le lieu de naissance des aumôniers entrés au service de la Royale entre 1835 et 1852. Pas moins de 37 notices mentionnent les lieux des naissances des prêtres entrés dans la Marine comme aumôniers entre 1853 et 1899. Après cette date, le site ne mentionne plus les prêtres embarqués ou servant à terre. Leur nombre ne dépasse pas la vingtaine quand le corps des aumôniers de la flotte, constitué au Second empire, est supprimé par décret en 1907, bien que les ports de guerre conserve encore des prêtres dévoués aux besoins spirituels de la Marine. BATTESTI, I, 396-406 ; Xavier Boniface, *L'Aumônerie militaire française (1914-1962)*, Cerf, 2001, p. 45 ; J. Martinant de Préneuf, *Les officiers de marine, op. cit.*, p. 396-456.

<sup>392</sup> En combinant les nombreuses données biographiques des articles historiques publiés et mis en ligne par l'Association Amicale Santé Navale et d'Outre-Mer L'ASNOM (<http://www.asnom.org>) et du site [ecolenavtraditions.free.fr](http://ecolenavtraditions.free.fr).

<sup>393</sup> Pour les aumôniers et les officiers, le site « [ecole.navtradition.free.fr](http://ecole.navtradition.free.fr) » a fait un large emploi des données glanées par les animateurs du site « Forum 14-18.pages » qui regroupe des amateurs et des généalogistes confirmés. On trouve sur le même site un volet consacré aux commissaires de la Marine dont les carrières et les traits sociaux sont regroupés par notices biographiques classées par année et alphabétiquement. Avec quelques erreurs de transcription des dates et des noms des parents, les informations de ces sites sont abondantes et fort utiles.

<sup>394</sup> <https://gw.geneanet.org/garric?lang=fr&p=jean+baptiste&n=thomazy> ; <https://gw.geneanet.org/garric?lang=fr&p=augustin+raoul&n=thomazi> ; <https://gw.geneanet.org/garric?lang=fr&p=jean+baptiste&n=thomazy> ; [http://ecole.navtraditions.free.fr/officiers\\_thomazi\\_auguste\\_raoul.htm](http://ecole.navtraditions.free.fr/officiers_thomazi_auguste_raoul.htm) ; « Bulletin de l'AHH, n° 32, 1990 », retranscrit sur : [1990http://www.honneurshereditaires.net/index.php/10-familles?start=85](http://www.honneurshereditaires.net/index.php/10-familles?start=85).

quotidiens de l'enfance et de l'adolescence ne sont pas indiqués, ce qui suppose, pour les connaître, le recours soit aux sources familiales, épistolaires surtout, soit aux archives scolaires<sup>395</sup>. Les risques de confusion ou de contre-sens existent donc. Des officiers de marine « parisiens » ou « turinois » de naissance se révèlent ainsi être les rejetons de familles maritimes que les hasards de la guerre, leurs carrières ou leur mariage ont mené à quitter leurs petites patries<sup>396</sup>. On pense ainsi à l'amiral Laffon de Ladebat (1778-1842), né à Paris, mais dont la famille, établie à Bordeaux au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, s'est enrichie dans le commerce atlantique. Bien des officiers supérieurs et généraux ayant vu le jour hors de France durant le Premier empire ont connu ces destins migratoires. Futur commandant en second en mer Noire en 1855, le vice-amiral François-Edmond Pâris naît dans les Provinces Illyriennes où avait été détaché son père, agent de l'administration impériale. Commençant ses études dans le sud de l'Allemagne et l'Italie du Nord, François-Edmond Pâris les poursuit en Basse-Bretagne, à Pontivy<sup>397</sup>. Enfance nomade, qui rappelle celle du comte de Chasseloup-Laubat (1805-1873), né dans le Piémont d'un ingénieur militaire<sup>398</sup>, ou celle de Victor Hugo (1802-1885), dont la famille suivit parfois le père de famille dans ses diverses affectations en France comme en Espagne<sup>399</sup>. Venu au monde en 1813, l'amiral La Roncière le Noury, qui dirige l'escadre en 1875, doit au Premier empire de voir le jour dans le Piémont. La Restauration puis la monarchie de Juillet ne marquent pas la fin de ces enfances nomades, les liens avec l'étranger et l'outre-mer demeurant forts avec l'établissement d'une paix générale en Europe puis la première mondialisation. Né à Amsterdam où son père, pasteur, officiait avant de revenir en France, Charles Coquerel suit les siens en France à l'âge de 8 ans, étudie à Paris où il soutient sa thèse de médecine en 1849. Voyant le jour en 1821 à Madrid, où sa famille s'était un temps établie, l'amiral Mouchez, qui mena d'importants relevés sur les côtes sud-américaines puis nord-africaines, demeure ses dix premières années en Espagne, avant d'être élevé à Paris<sup>400</sup>.

Le risque de surestimation des données est un second souci. Les officiers navigants, les aumôniers, les commissaires comme les médecins de la Marine, sur lesquels les notices et les biographies sont assez nombreuses et les données en ligne abondantes, ne forment qu'une fraction des personnels de la Marine. Les membres de l'état-major représentent ordinairement le vingtième des personnels d'un vaisseau de ligne et pas plus de 10 % des hommes servant sur une unité de second rang. Sur les origines géographiques des équipages et des officiers-mariniers, les études généralistes, thématiques et biographiques n'atteignent pas le degré de précision atteint pour les états-majors. Si les ouvriers de l'arsenal de Toulon est un groupe bien connu et depuis longtemps

---

<sup>395</sup> Les dossiers individuels les signalent, quand le jeune officier demande un congé pour se rendre auprès de ses proches, ce qui permet de retrouver le berceau familial. Il était ici hors de propos de s'engager dans une telle recherche dont la moisson exige de grands chaluts.

<sup>396</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins (...)*, *op. cit.*, p. 55 ; BATTISTI, I, p. 311; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Famille\\_Laffon\\_de\\_Ladebat](https://fr.wikipedia.org/wiki/Famille_Laffon_de_Ladebat). Il s'agit d'un instantané de la page telle qu'elle était affichée le 17 juillet 2017 00:55:34 GMT.

<sup>397</sup> Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation : itinéraire d'un marin Edmond Pâris (1806-1893)*, thèse soutenue le 8 avril 2015, Université Paris-Diderot (Paris 7), vol. 1, p. 25-31.

<sup>398</sup> Art. « Chasseloup-Laubat, Justin », ZANCO, p. 195.

<sup>399</sup> <https://www.napoleon-empire.net/personnages/hugo.php>.

<sup>400</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins (...)*, *op. cit.*, p. 352.

étudié, il n'en va pas de même des timoniers, des gabiers ou des marins sans qualification<sup>401</sup>. Les questions auxquelles nous voulons répondre — Combien de méridionaux servent dans les états-majors au premier puis au second XIX<sup>e</sup> siècle ? Les matelots du pont de l'escadre de la Méditerranée sont-ils majoritairement bretons ? Les navires de ligne et les croiseurs ont-ils, tout au long du siècle, une proportion comparable de Ponantais et de méridionaux ? — ne peuvent donc toutes trouver leurs réponses par l'emploi même extensif et croisé de la littérature seconde. Mais quels matériaux archivistiques permettent de jauger la part respective des arrondissements du Nord (Normandie-Bretagne), de l'Ouest (Vendée, Charente-Aquitaine) et du Midi sur les navires servant en Méditerranée ?

Très utile pour bâtir la prosopographie d'une spécialité ou d'une arme sur une période limitée, le dépouillement des matricules, des dossiers personnels et des rôles d'équipage s'avérait une entreprise disproportionnée pour notre étude. Les matricules des divisions maritimes sont en outre faussées par le tropisme régional de l'aire de recrutement. Les ouvriers qui débutent leur apprentissage à l'arsenal de Toulon sont en effet massivement des gens du Midi, tandis que leurs pairs rattachés aux ports de Brest et de Lorient sont, pour la plupart, des Bretons et des gens de l'Ouest. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, les ouvriers toulonnais comptent un tiers de Varois du littoral, auxquels s'ajoutent 14,6 % de Varois « de l'intérieur », ainsi que les travailleurs issus des autres départements proprement méditerranéens (7,9 %) <sup>402</sup>. Ce recrutement provincial des calfats, des charpentiers, des menuisiers ou des voiliers est, en revanche, moins marqué dans les autres professions. Le tropisme se vérifie de même à la mer. Tous les bâtiments servant dans les forces de réserve, où sont amarinnées les recrues, comme les navires nouvellement armés à Toulon reçoivent initialement un équipage largement méridional. Enfin les stations du Levant et du Bosphore, comme les patrouilleurs chargés de surveiller les pêches métropolitaines et algériennes sont également marquées par une présence provençale, languedocienne et corse bien supérieure à ce que l'on observe sur les navires de l'escadre d'évolutions. Ces traits déformants repérés, nous avons retenu, en les croisant, trois principaux matériaux pour affiner et compléter les apports de la littérature seconde. Nous avons ainsi fait un large usage des rapports d'inspection, mais également des rapports médicaux annuels et de fin de campagne où les origines régionales des personnels sont irrégulièrement signalées et commentées.

Les thèses de droit sur l'Inscription maritime soutenues avant 1914 comme les études savantes sur les populations littorales du XIX<sup>e</sup> siècle offrent l'avantage de présenter des données précises et des séries continues sur les personnels de la Marine, particulièrement ceux issus des littoraux<sup>403</sup>. Comme le premier objet des travaux consacrés à l'Inscription maritime est de jauger ses avantages et ses inconvénients nationaux et locaux, les comparaisons régionales y sont toutefois à peine esquissées. Les rapports d'inspection comme les rapports médicaux apportent, en revanche, une abondante, mais inégale brassée de pourcentages, de tableaux et de commentaires, généralement brefs, sur la provenance des marins. Cet intérêt pour les origines géographiques de

<sup>401</sup> M. Agulhon, art. cité.

<sup>402</sup> *Ibidem*, p.106-107 ; J. Saint-Roman, « Les ouvriers de l'Arsenal de Toulon (...) », art. cité, p. 151-161.

<sup>403</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 51.

l'équipage est avant tout professionnel. Aux yeux du commandement, les qualités comme les tares physiques et morales des marins bretons, basques, méridionaux ou normands étaient trop fortes et notoires pour ne pas être prises en compte. Jugés sales et intempérants, les Bretons de la côte sont appréciés, en revanche, pour leur docilité, leur endurance au mauvais temps, quand les Provençaux sont tenus pour vifs, mais bien bâtis et sobres, avant de souffrir après 1850 du mépris accablant les populations méridionales européennes<sup>404</sup>. Autant de poncifs anciens, venant des vieilles « marines du Ponant et du Levant », mais que l'on retrouve sous la plume des savants et des gens de lettres qui ont connu de près les sociétés littorales nationales<sup>405</sup>. Ces traits régionaux excitent également la curiosité des officiers de santé qui, suivant la tradition des topographies médicales du XVIII<sup>e</sup> siècle, tentent de comprendre la répartition socio-professionnelle d'une pathologie, ainsi la gale ou la tuberculose. Ces médecins relient également tel épisode épidémique, singulier ou banal, au pourcentage de Bretons ou de Méridionaux présents à bord dont la taille moyenne et l'âge moyen sont alors rappelés. Les rapports ne peuvent pas toutefois permettre de dresser des séries continues. L'information sur les origines est en effet ponctuelle, car elle n'a jamais été exigée par les autorités navales, militaires ou médicales. À la fin du siècle, l'approche ethno-sanitaire se fait en outre plus rare, tant est désormais grand le brassage des équipages, accéléré par les mutations et les stages en écoles de spécialité. Sans disparaître, la géographie médicale cède la place à une topographie professionnelle des pathologies navales<sup>406</sup>. Les modes de classement des « éléments régionnaires<sup>407</sup> » des personnels sont enfin fort divers, pour ne pas dire incertains. Les rapports pré-imprimés qu'utilisent les commandants comme les inspecteurs de la Marine n'emploient pas en effet les mêmes termes. Tel officier s'en tient aux pourcentages par préfecture maritime, ce qui permet de repérer les Bretons relevant soit de Lorient soit de Brest, mais non de distinguer les Provençaux des Languedociens qui sont tous rassemblés sous le chapitre « Cinquième Préfecture ». Tel rapport regroupe l'équipage selon une ancienne province ou une aire régionale — Ouest, Midi, Guyenne —, quand tel autre répertorie les matelots selon les départements. Les rapports médicaux annuels et de fin de campagne présentent les mêmes variations. Soit le médecin classe un marin selon sa préfecture maritime de rattachement soit, le plus souvent, les personnels sont regroupés en trois grandes régions : le Ponant (ou Nord), le Midi et l'intérieur du pays. Avec leurs limites, ces documents, une fois associés, sont utiles pour dessiner, avec une certaine netteté, la part imaginaire et réelle des Méridionaux dans les différentes composantes des forces navales en Méditerranée<sup>408</sup>.

---

<sup>404</sup> J. Saint-Roman, « Les ouvriers de l'arsenal de Toulon (...) », art. cité, p. 153 ; R. Monaque, « Marins du Levant (...) », art. cité, p. 101-110.

<sup>405</sup> Vidal de la Blache, « Des rapports entre les populations et le climat sur les bords européens de la Méditerranée », *Revue de Géographie*, vol. 10, 1886, p. 401-419 ; R. Monaque, « Marins du Levant (...) », art. cité, p. 101-110.

<sup>406</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIV (1894-1905), n° 6, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Joseph Kergrohen, « Rapport médical (1<sup>er</sup> novembre 1897-30 septembre 1898). Croiseur porte-torpilleurs *Foudre* », 30 septembre 1898.

<sup>407</sup> SHD-V-M, CC 2-956, n° 38, Jean-Baptiste Julien, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Aviso à vapeur *Le Requin*, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>408</sup> Cf. Un rapport de 1868 en annexe (t. 4) : « Un regard médical sur le navire de guerre sous le Second empire »

## 1. 2. L'équipage majoritairement breton : par delà le stéréotype, une réalité pérenne

Dès le tout début du XIX<sup>e</sup> siècle, la supériorité nautique des marins bretons sur les autres « nations » ou « races » maritimes nationales est une affirmation banale que l'on trouve sous la plume d'officiers, bretons ou non<sup>409</sup>, des écrivains de la mer anglo-saxons, et de leurs pairs nationaux<sup>410</sup>. Avant la fin du siècle, cette prépondérance n'est pas néanmoins absolue.

### 1. 2. 1. Les identités régionales sur les navires de la Royale : des représentations littéraires et médicales assez équilibrées avant 1870

La présence à bord comme l'influence bénéfique des marins méridionaux sont signalées dans la littérature médicale comme dans les écrits littéraires. Ayant beaucoup servi tant dans les ports du Ponant qu'à Toulon, Jean-Baptiste Fonssagrives, l'un des hygiénistes navals les plus influents du Second empire, n'a pas de mots assez forts pour louer la ténacité comme la docilité des enfants de « la vieille Armorique<sup>411</sup> ». Pour autant, le même médecin voit dans les Provençaux une authentique race maritime, dont la vivacité, la propreté et la sobriété sont d'éminentes vertus. Ayant servi sur le *Hussard* (1836-1837), Adolphe Lesson oppose la bonne santé des Provençaux, qui « résistèrent le mieux aux fatigues diverses de la campagne » à la médiocre résistance des Bretons, « tous intempérants, insoucians ». Alors que l'ivrognerie affaiblit ces derniers dans les eaux tropicales, la sobriété des Provençaux, mais également des Vendéens et des Girondins les aide à s'acclimater<sup>412</sup>. Le clivage entre Bretons et Provençaux est nuancé par la présence d'autres populations maritimes. Les Normands, que Fonssagrives admire beaucoup, les Gascons, les Saintongeais, qu'il ne prise guère, les Bordelais, qu'il tient pour des Provençaux de l'Ouest, les Basques enfin enrichissent la galerie des gens de mer nationaux qu'il dresse dans son *Traité d'Hygiène Navale*<sup>413</sup>. D'autres écrits contemporains considèrent également les Bretons comme les *primi inter pares* de l'Inscription maritime. Dans les pages qu'il consacre aux mousses, aux inscrits comme aux matelots, le romancier Gabriel de La Landelle (1812-1886) — né à Montpellier, mais issu d'une famille bretonne — est loin de parler des seuls Ponantais. Les marins de Marseille, les habitants des côtes languedociennes, les habitudes navales méridionales sont, tour à tour, esquissés

<sup>409</sup> Propos de l'amiral Grivel (1832) cité par J. -B. Fonssagrives, *Traité d'hygiène navale ou de l'influence des conditions physiques et morales dans lesquelles l'homme de mer est appelé à vivre et des moyens pour conserver sa santé*, Paris, J.-B. Baillière, 1856. p. 99 ; Daniel Bris, « La pratique du breton nautique vue par Augustin Jal, lexicographe et historien du XIX<sup>e</sup> siècle », dans Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle)*, éditions du CTHS, 2002, p. 282-288 ; Martin Motte, « Daveluy (1863-1939) », dans *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française*, Études marines, Centre d'études stratégiques de la Marine, n° 6, Mai 2014, p. 61.

<sup>410</sup> S. Gondole, « Corbière et La Landelle, écrivains de la mer », *Revue d'Histoire littéraire de la France*, 118<sup>e</sup> année, n° 1, Janvier-mars 2018, p. 57-66.

<sup>411</sup> J. -B. Fonssagrives, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 99.

<sup>412</sup> Grégory Bériet, *L'Hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) : architecture médicale et physiologies sociales*, thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de Guy Martinière, Université de La Rochelle, 2009, p. 205.

<sup>413</sup> J. -B. Fonssagrives, *Traité (...)*, p. 97-100.

dans ses tableaux de la Marine et de ses personnels. Le même La Landelle, qui servit onze années dans la marine de l'État, fait même de cette diversité régionale un thème récurrent de ses récits de fêtes, se plaisant ainsi à retranscrire les chants des Provençaux et des Nantais<sup>414</sup>. Sous une forme plus austère, on retrouve l'exaltation de toutes les « races » maritimes nationales sous la plume du médecin militaire Michel Lévy (1809-1872), Inspecteur du service de santé de l'Armée sous le Second empire et fin connaisseur des affaires navales : « Trois provenances principales, les Normands, les Bretons, les Provençaux et trois catégories secondaires, les Saintongeais, les Gascons et les Basques, échelonnés sur le littoral maritime de la France, fournissent à la flotte une admirable variété d'éléments physiques et moraux<sup>415</sup> ». Cette perception assez équilibrée des marins ponantais et méridionaux tient, sans doute, aux jugements nuancés que portent les médecins comme les officiers sur leurs vertus physiques et navales respectives.

Dans ses lettres à sa fille, Camille Clément de La Roncière le Noury parle autant des Provençaux et des autres méridionaux<sup>416</sup> que des Bretons, qu'il trouve, en 1859, « sans entrain » au Levant, « où les Provençaux valent mieux<sup>417</sup> ». L'acclimatement des marins du Midi aux eaux levantines et nord-africaines est également un poncif savant que l'on peut lire sous la plume de son contemporain, Jean-Baptiste Fonssagrives<sup>418</sup>. Que valaient-ils hors de cette mer ? Soutenue deux années plus tard, une thèse de médecine sur la navigation en mer du Nord se félicite de la présence de Provençaux « marins alertes et vigoureux », aux côtés de marins normands et bretons<sup>419</sup>. Bien que ces derniers, majoritaires à bord, semblent mieux faits au climat, puisque « leur constitution offre plus d'analogie avec celle des habitants des pays froids<sup>420</sup> », la plus grande robustesse des méridionaux s'avère non moins précieuse. Non seulement les marins du Midi semblent parfaitement aptes à servir l'été en Islande, mais les Bretons et les Normands sont souvent des « sujets faibles », « d'une taille au-dessous de la moyenne » et « de constitution faible », peu capables donc de « résister aux fatigues de la campagne<sup>421</sup> ». Non sans dépit, Fonssagrives lui-même admet la faiblesse physiologique des Bretons, usés par la dureté des pêches lointaines où ils sont employés dès leur enfance. Le propos reprend d'anciens clichés et rejoint la vision encore globalement positive que d'illustres personnalités — Michelet, Dumas ou Mérimée — ont donné d'un Midi national tout de vigueur physique et d'entrain.

<sup>414</sup> Gabriel de La Landelle, *Tableau de la Mer; Les Marins*, Paris, Hachette, 1862, p. 30-35 ; 368-372.

<sup>415</sup> Michel Lévy, *Traité d'Hygiène publique et privée*, 5<sup>ème</sup> édition, t. second, Paris, J.-B-Baillière et Fils, 1869, p. 857.

<sup>416</sup> Clément de La Roncière le Noury à sa fille, 2 février 1858, LA RONCIÈRE, I, p. 113

<sup>417</sup> Le même à la même, 25 novembre 1859, *ibidem*, p. 205.

<sup>418</sup> J. B. Fonssagrives, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 99.

<sup>419</sup> A. - A. -M. Jacolot, *Relation médicale de la campagne de la corvette l'Artémise en Islande (1857). Aperçu topographique, hygiénique et nosologique de cette île*, thèse de médecine, Paris, 1861, p. 9. À titre de comparaison, on lira un rapport onné en annexe (t. 4) : « Un regard médical sur le navire de guerre sous le Second empire »

<sup>420</sup> *Ibidem*, p. 10. L'endurance au froid des Méridionaux est également une « leçon » de la campagne de Russie que les médecins ont assez largement commentée.

<sup>421</sup> *Ibidem*, p. 9.

Après 1870, les propos littéraires et médicaux sur les traits régionaux des personnels de la Marine sont moins équilibrés que par le passé. Les médecins se désintéressent des qualités physiques et morales des provinces maritimes, ces traits leur semblant perdre toute pertinence avec l'industrialisation et la multiplication des écoles de spécialités<sup>422</sup>. Un groupe, effectivement majoritaire, échappe à ce désintérêt : les marins originaires des quartiers maritimes bretons. Alors que les autres régions maritimes rentrent dans l'ombre, les romans de la mer, mais également les autobiographies des officiers font, en effet, du marin ou du quartier-maître breton une figure quasi obligée de leurs propos. Plusieurs conditions enveloppent cette exaltation exclusive des figures navales bretonnes. Alors que le racialisme anti-méridional s'accuse fortement à la fin du siècle<sup>423</sup>, la littérature d'inspiration conservatrice et catholique défend une certaine idée de la Marine « de toujours », dont les hiérarchies et les rigueurs reproduisent les valeurs supposées des gens de mer ponantais, enveloppés par leurs thuriféraires de la Royale de toutes les vertus sociales et domestiques<sup>424</sup>. Admis à Navale en 1898, Louis de Blois, un Charentais, embarque sur l'*Iphigénie* où il signale par leurs noms — Quintic et le Marc'h — la présence des matelots bretons qui semblent former tout l'équipage<sup>425</sup>. Un autre ancien bordache, Joseph Blot croque alors quelques portraits semi-humoristiques des bretonnants du croiseur-école<sup>426</sup>. Reçu à l'École navale en 1901, l'amiral Decoux (1884-1963) peuple ses mémoires, — *Adieu Marine* —, de Bretons passablement alcooliques, grands jureurs et chiqueurs acharnés. « Breton renforcé, originaire des Côtes-du-Nord<sup>427</sup> », le maître de manoeuvre Jouanjean semble la vivante image de ces demi-sauvages hirsutes, que l'on voit, sur mer et sur terre, hanter les romans de Victor Hugo<sup>428</sup> ou les mémoires du vicomte de Chateaubriand<sup>429</sup>. La mort accidentelle d'un gabier durant la croisière du *Duguay-Trouin* permet encore à l'amiral Decoux de ponctuer ce souvenir d'un sinistre ... « Breton comme

---

<sup>422</sup> R. Monaque, « Marins du Levant (...) », art. cité, p. 101-110.

<sup>423</sup> Jean-Yves Le Naour, « La faute aux « Midis » : la légende de la lâcheté des Méridionaux au feu », *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, 112, n° 232, 2000, p. 499-516 ; Manuel Noruta, « De la méridionalité à la Méditerranée, : le Midi de la France au temps de l'Algérie coloniale », *Cahiers de la Méditerranée*, 87, 2013 ; <http://journal.openedition.org/cdlm/7320>.

<sup>424</sup> G. de La Landelle, *Tableau de la Mer (...)*, op. cit., p. 370-371 ; Amiral Jean Decoux, *Adieu Marine*, Paris, Plon, 1957, p. 24-26 ; P. Masson, *Histoire de la Marine*, op. cit., t. I, p. 63.

<sup>425</sup> Avesnes (pseudonyme de Louis de Blois), *Journal de bord d'un aspirant*, Paris, Librairie Plon, 1904, p. 313.

<sup>426</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie, croiseur école d'application des aspirant. Souvenirs d'un officier de Marine*, Paris, P. Lethielleux éditeur, 1894, p. 11.

<sup>427</sup> J. Decoux, *Adieu Marine*, op. cit., p. 13.

<sup>428</sup> On pense ainsi au matelot Halmalo, paysan et faux-saunier, qui est l'émissaire de la révolte de l'Ouest dans *Quatre-Vingt-Treize*. Roman consulté dans une version numérique en ligne <https://beq.ebooksgratuits.com/vents/Hugo-93.pdf>, p. 111-141

<sup>429</sup> Chateaubriand, *Mémoires d'Outre-Tombe*, Livre premier, chapitre VII., p. 42 : « Durant quatre mortelles lieues, nous n'aperçûmes que des bruyères guirlandées de bois, des friches à peine écrêtées des semailles de blé noir, court et pauvre, et d'indigentes avénières. Des charbonniers conduisaient des files de petits chevaux à crinière pendante et mêlée ; des paysans à sayons de peau de bique, à cheveux longs, pressaient des boeufs maigres avec des cris aigus et marchaient à la queue d'une lourde charrue, comme des faunes labourant ». Cf. [https://www.ebooksgratuits.com/ebooksfrance/chateaubriand\\_memoires\\_outre-tombe.pdf](https://www.ebooksgratuits.com/ebooksfrance/chateaubriand_memoires_outre-tombe.pdf)

toujours<sup>430</sup> ». Sur les autres navires où il sert avant la Grande Guerre, le même officier général parle encore des inscrits celtophones, « ne sachant pas un mot de français » à leur arrivée sous les drapeaux, et n'en connaissant que des bribes au terme de leur temps de service<sup>431</sup>. Publiés dans la *Nouvelle Revue* en 1895, les « Souvenirs d'un matelot » de Georges Hugo (1868-1925), un des petits-fils du poète, sont peuplés de marins celtophones : le vieux quartier-maître Piriou, « à la barbe frisée comme du varech » aux yeux « d'un bleu d'aurore »<sup>432</sup>, le fourrier Le Floch « un gros Breton avec une tête de fille<sup>433</sup> », ou ce Guichaoua de Douarnenez, « un fusilier vif et bon enfant », emporté par une lame en mer Égée<sup>434</sup>. Ce sont également des figures bretonnes, mais également normandes, toutes viriles et obéissantes, que le dessinateur Sahib<sup>435</sup> exalte dans son célèbre *Marins & Navires anciens et modernes*, un des conservatoires des préjugés et des *topoi* de la Marine Belle Époque<sup>436</sup> :

« Yvonne et Jean-Marie sont indissolublement mariés et ne songeront point au divorce .On aura un bateau et tant que le commissaire des classes ne relèvera pas son nom au bout de sa plume, Jean-Marie sera calme et tranquille à ses filets et Yvonne à ses mioches. Tous les garçons seront marins et toutes les filles épouseront des marins, c'est la loi des côtes ; elle nous donne trop de solides matelots pour songer à y porter atteinte<sup>437</sup> ».

En revanche, les matelots originaires des côtes vendéennes, landaises, basques et méditerranéennes tiennent une place bien rare dans les romans navals et maritimes de la Belle Époque, sans doute parce que leur ethnotype est trop fade<sup>438</sup>. Très convenus, les rares portraits des marins méridionaux ne servent que de faire valoir à leurs pairs du Ponant. Bien que son roman *Espérit Cabassu* soit à la gloire des matelots méridionaux, l'érudit Alexandre de Lamothe exalte les exploits du grand-père et du père d'un matelot « bretonnissime », Yves Gonadek, qui ont été héroïquement tués en Indochine<sup>439</sup>. Toute l'abondante production romanesque de Pierre Maël, pseudonyme de deux romanciers bretons très lus au tournant du siècle, tourne autour de ces belles figures d'officiers et de marins bretons, — le LV Frédéric Plémon et son ami Paul de Kergorn —

<sup>430</sup> J. Decoux, *Adieu Marine, op. cit.*, p. 31.

<sup>431</sup> *Ibidem*, p. 11-12.

<sup>432</sup> Georges Hugo, « Souvenirs d'un matelot », *La Nouvelle Revue*, livraison du 15 mai 1895, p. 294.

<sup>433</sup> *Idem, ib.*, livraison du 1<sup>er</sup> avril 1895, p. 506.

<sup>434</sup> *Idem, ib.*, livraison du 1<sup>er</sup> septembre 1895, p. 53.

<sup>435</sup> Pseudonyme de Louis-Ernest Lesage (1847-1919).

<sup>436</sup> Sahib, *La Marine. Croquis humoristiques. Marins & Navires anciens et modernes par Sahib (1847-1919)*, introduction et présentation par Jacques Vichot, Capitaine de Vaisseau, (e.r.), Directeur honoraire des Musées de la Marine, Paris, Association des Amis des musées de la Marine, 1977, p. 52.

<sup>437</sup> *Ibidem*, p. 52.

<sup>438</sup> Alexandre de Lamothe, *Espérit Cabassu. Exploits d'un mousse au Tonkin*, Paris, Librairie Blériot, 1886.

<sup>439</sup> *Ibidem*, p. 78-79.

« taiseux », mais ardents patriotes et fins manoeuvriers<sup>440</sup>. Dans la *Guerre maritime et sous-marine*, dont l'action initiale se déroule en Méditerranée centrale, Émile Driant (1855-1916) loue l'énergie de quelques figures corses et provençales, mais privilégie les personnages bretons tels le timonier Gludic, un ancien second-maître de la flotte, mais également un jeune mousse, Yan Gallo (sic), originaire de Larmor. Face aux Britanniques, le défenseur de Bizerte est bien sûr un « amiral-breton-à-la-figure-énergique », le CA de Keraudren<sup>441</sup>. En dépit de l'admiration que Joseph Conrad voue aux gens de mer corses et provençaux dont il peuple ses souvenirs et son dernier roman<sup>442</sup>, cette production romanesque contribue à l'identification exclusive des Bretons à la Marine. L'affaire semble si bien entendue au premier XX<sup>e</sup> siècle que le soutien allemand au séparatisme breton se fondera, en 1940, sur la présence supposée de 80 % de péninsulaires ponantais dans les rangs de la Marine de guerre<sup>443</sup>. Aujourd'hui encore, l'omniprésence bretonne dans la flotte de guerre durant la Première Guerre mondiale est un fait d'évidence pour un site d'histoire régionale qui, citant les grands naufrages survenus durant la Grande Guerre, affirme — mais à tort — que les marins perdus furent tous nés entre le mont Saint-Michel et l'estuaire de la Loire<sup>444</sup>

La présence de plus en plus exclusive de la Bretagne maritime au dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle et par la suite n'est pas toutefois un pur produit des imaginaires savants et politiques. Elle repose aussi sur des réalités économiques et socio-professionnelles. La part des Ponantais, et particulièrement des Bretons, dans les équipages de la Marine est clairement dominante depuis l'âge moderne, et demeure effectivement importante tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, bien au-delà même, particulièrement sur les grosses unités<sup>445</sup>. Comment pourrait-il en être autrement à dire vrai puisque, depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, les besoins humains de la Marine en marins comme en officier-mariniers sont surtout assurés par les populations maritimes dont les principaux contingents sont concentrés au nord de la façade atlantique du pays ?

---

<sup>440</sup> Pierre Maël, *Moeurs Maritimes. Le Torpilleur 29*, Paris, Librairie illustrée, 1888 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pierre\\_Maël](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pierre_Maël).

<sup>441</sup> Capitaine Danrit (pseudonyme du commandant Driant), *Guerre maritime et sous-marine*, Paris, Ernest Flammarion, 1907, p. 37, 139-140, 181. Le livre est une réédition modifiée de *La Guerre Fatale* (1902).

<sup>442</sup> G. Jean d'Aubry, Introduction au roman de Joseph Conrad, *Le Frère-de-la Côte*, Gallimard, 1928, p. 9-21.

<sup>443</sup> Pascal Ory, *Les collaborateurs, 1940-1945*, Histoire points Seuil, 1976, p. 168 et n. 1 p. 168 ; Yves-Marie Evanno, « La catastrophe du cuirassé *Liberté* : un drame national et breton ». Cf. [http://enenvor.fr/eo\\_actu/maritime/la\\_catastrophe\\_du\\_cuirasse\\_liberte\\_un\\_drame\\_national\\_et\\_breton.html](http://enenvor.fr/eo_actu/maritime/la_catastrophe_du_cuirasse_liberte_un_drame_national_et_breton.html)

<sup>444</sup> <https://abp.bzh/14-18-les-marins-bretons-grands-oublies-des-commemorations-2-46127>. On se reportera aux annexes du volume I.

<sup>445</sup> BATESTI, I, p. 441-453 ; Pierre Schoendoerfer, *Le Crabe-Tambour*, Grasset, 1976, p. 173-182 ; p. 192-195, 217-278 ; Robert Merle, *Le jour ne se lève pas pour nous*, Le Livre de Poche, 1997, p. 21-22 ; 54-55 ; 214-217 ; R. Monaque, « Marins du Levant (...) », art. cité, p. 101-110 ; <http://centenaire.org/fr/espace-scientifique/societe/des-bretons-des-bretagnes-en-guerre>.

## 1. 2. 2. Les gros bataillons bretons dans la Marine : les inscrits maritimes, les recrues et les engagés volontaires

Établie, sous un autre nom<sup>446</sup>, par Colbert, l'Inscription maritime, tout à la fois détestée et tenue pour nécessaire, impose aux gens de mer enregistrés la contrainte du service à la mer ou dans les arsenaux en contrepartie de certains droits, étendus à leurs proches parents<sup>447</sup>. Égalisés sous la monarchie de Juillet, puis largement adoucis sous le Second empire, les devoirs militaires des populations côtières font des inscrits une catégorie bien spécifique de la population nationale masculine. Elle seule, en effet, est soumise collectivement à « l'impôt du sang », avant que l'obligation universelle du service militaire s'étende à tout le territoire national<sup>448</sup>. Signalés sur les registres du quartier de l'arrondissement maritime dont ils dépendent<sup>449</sup>, les inscrits doivent signaler leurs mouvements et satisfaire individuellement, aux obligations militaires que l'on nomme les « levées », soit ordinaires, quand l'inscrit accomplit, à l'âge de vingt ans, son temps de service, soit extraordinaires quand les exigences d'une guerre imposent son rappel<sup>450</sup>. Hormis ces levées exceptionnelles — ainsi en 1854-1855 — mais qui cessent après 1860, le « temps ordinaire de service à l'État » d'un inscrit n'excède pas 50 mois. Au terme de ce temps de service qui correspond au déploiement d'une division dans un commandement lointain, il entre, jusqu'à ses 40 ans, dans la réserve. Les autres voies de recrutement sont le volontariat, l'intégration des mousses de la Marine et l'intégration de recrues venant de toute la France qui, prévue par la loi du 21 mars 1832, permet d'étoffer les forces de l'infanterie et de l'artillerie de marine et de donner aux navires les hommes de pont dont ils ont besoin. Sans pouvoir répondre à toutes les demandes du service, que satisfont la conscription (ou « recrutement ») et surtout l'engagement volontaire<sup>451</sup>, l'Inscription maritime fournit, au premier XIX<sup>e</sup> siècle, entre les deux-tiers et la moitié des équipages de la Flotte<sup>452</sup>. En 1859, 44 % des personnels servant sur les navires de l'escadre de Toulon proviennent de

<sup>446</sup> On parle en effet de l'administration des classes entre l'édit de Nancy de 1677 et la loi du 25 octobre 1795. Mathieu Teissier, *Recrutement, système des classes et gens de mer sur le littoral méditerranéen français de la mort de Louis XIX à la Révolution (1715-1789)*, DEA d'Histoire, Montpellier-III, Bernard Peschot (dir.), 2003-2004, p. 52-55, 100-101 ; A. Cabantous, G. Buti, *De Charybde en Scylla (...)*, *op. cit.*, p. 62.

<sup>447</sup> Les inscrits maritimes sont libérés des obligations militaires et de service public, rappelle la loi du 3 Brumaire de l'An IV de la République, pour fournir en hommes l'armée navale, les arsenaux et la garde nationale du quartier dont ils sont originaires. Des pensions et une forme de protection sociale complètent le dispositif, que les régimes successifs améliorent.

Joseph Jausions, *Le régime de l'inscription maritime*, Rennes, 1911, p. 27-33 ; André Zysberg, « De l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française », *Revue d'Histoire Maritime*, 22-23, 2017, p. 345-368 ; Ronan Viaud, *Le syndicalisme maritime français*, Rennes, PUR, 2015, p. 13-40 ; A. Cabantous, G. Buti, *De Charybde en Scylla (...)*, *op. cit.*, p. 61-62 ; Cimarconet, Consultation de l'Inscription maritime du Cotentin sur Internet, Jean-Louis Lenhof et André Zysberg, « L'Inscription maritime de 1815 à 1914 ».

<sup>448</sup> P. Masson, *Histoire de la Marine (...)*, *op. cit.*, I, p. 64-68.

<sup>449</sup> Suivant l'ordonnance de 1844, les cinq arrondissements littoraux sont divisés en sous-arrondissements eux mêmes divisés en quartiers et en sous-quartiers jusqu'en 1882. Cf. Louis Girard, *L'Inscription maritime*, Paris, 1907, p. 20-24.

<sup>450</sup> J. Jausions, *Le régime de l'Inscription maritime (...)*, *op. cit.*, p. 40 et suivantes.

<sup>451</sup> P. Masson, *Histoire de la Marine, (...)*, *op. cit.*, I, p. 68.

<sup>452</sup> SHD-V-M, BB 4-796, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 6 janvier 1861.

l'Inscription, 43 % sont des recrues et 13 % des engagés volontaires<sup>453</sup>. Sous la Troisième République, la part des seuls inscrits maritimes dans la Marine varie considérablement, mais demeure prépondérante. Ils représentent les 2/3 des personnels entre 1873 et 1875, mais à peine la moitié entre 1886 et 1887, pour constituer entre 60 et 65 % des effectifs les années suivantes. Peu loquaces sur cette voie séculaire de recrutement de la Royale, les observateurs britanniques n'y voient pas, à juste titre, un élément décisif de la puissance maritime, mais reconnaissent que ces centaines de jeunes gens formés par la pêche côtière ou lointaine donnent au canotage comme à la batellerie un allant et un savoir-faire exceptionnels<sup>454</sup>.

Originaires de tous les littoraux français, mais également algériens<sup>455</sup>, les inscrits maritimes sont majoritairement ponantais, les arrondissements de Brest et de Lorient représentant quelques 2/3 d'entre eux<sup>456</sup>. Majoritairement et inévitablement, puisque le gros de l'activité halieutique nationale, particulièrement la grande pêche, mais également une part notable de l'activité maritime française sont établis sur les côtes bretonnes, et dans une moindre mesure en Normandie où, par ailleurs, nombre de Bretons s'établissent au XIX<sup>e</sup> siècle. La croissance des effectifs de l'Inscription maritime au cours du siècle — 90 000 en 1830, mais 200 000 vers 1870 — bénéficie surtout aux quartiers comme aux arrondissements de la côte atlantique. Les Bretons sont donc une composante essentielle de la population active maritime nationale : le tiers des capitaines, des maîtres et des officiers mariniers, mais également la moitié des matelots, des novices et des mousses déclarés en 1838 sont issus de l'ancien duché aux hermines. Ni le déclin de la marine marchande à la fin du siècle, ni les crises halieutiques ne renversent la prépondérance navale de l'Ouest maritime<sup>457</sup>. L'urbanisation de l'Europe, la colonisation et d'importantes innovations dans les procédés de conservation sont favorables en effet aux diverses formes de la pêche dans les eaux de l'Atlantique Nord et de la Manche qui trouvent ainsi de fructueux marchés pour les poissons frais et les conserves<sup>458</sup>. La façade méditerranéenne pèse fort peu au regard des arrondissements bretons et normands. En 1900, les 12 000 pêcheurs méridionaux enregistrés, essentiellement des Provençaux et des Corses, représentent 1/8<sup>e</sup> du contingent national, soit moins du tiers des seuls effectifs

<sup>453</sup> SHD-V-M, BB 4-738, VA Romain-Desfossés, Inspection Générale, 1<sup>er</sup> janvier 1860 ; SHD-V-M, BB 4-796, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 6 janvier 1861.

<sup>454</sup> Amiral Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral. Half a Century of Naval Service and Sport in Many parts of the World*, Londres-New-York, Cassell and C<sup>o</sup>, 1913, p. 267-268.

<sup>455</sup> Une inscription maritime distincte est constituée en 1903 pour les sujets musulmans d'Algérie et pour leurs coreligionnaires tunisiens, protégés de la France. Jacques Captier, *Étude historique et économique de l'Inscription Maritime*, Paris, 1907, p. 306-311 ; J. Jausions, *Le régime de l'Inscription maritime (...), op. cit.*, p. 47.

<sup>456</sup> SHD-V-M, BB 8-1796, Commission mixte de la Marine, sous-commission des ports, « Résumé des rapports transmis à la Commission », 1879 ; Jacques Captier, *Les marins-pêcheurs du Languedoc*, Paris, Hôtel des sociétés savantes, 1909, p. 4-5 ; T. Ropp, *The Development of a Modern Navy(...), op. cit.*, p. 51 ; Jean-Michel Auffray, « Entre grande pêche et commerce : les reconversions des armements bretons sous le Second empire », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 117, n<sup>o</sup> 4, 2010, p. 165-194.

<sup>457</sup> SHD-V-M, BB 8-737, « Situation générale de la population maritime », 14 octobre 1839 ; SHD-V-M, BB 8-984, Conseil supérieur de la Marine marchande, « Rapport sur les pêches maritimes », 14 février 1897.

<sup>458</sup> Pascal Brioist et Jean-Christophe Fichou, « La sardine à l'huile ou le premier aliment industriel », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 119, 2012, p. 69-81.

bretons<sup>459</sup>. La pêche européenne d'Algérie, assez dynamique, emploie 5 000 marins, mais sur lesquels les charges militaires sont limitées. Comme la population maritime en Algérie est initialement espagnole, maltaise et surtout italienne, l'Inscription maritime n'est pas introduite dans les trois départements nord-africains avant 1880<sup>460</sup>. En outre, ceux qui, naturalisés ou non, sont inscrits sur le registre matricule des gens de mer européens sont soumis à une seule année de service effectif puis renvoyés, en congé illimité, dans « l'intérêt de la Colonisation<sup>461</sup> ». Appelés *baharia*, les inscrits nord-africains musulmans, qu'ils soient algériens ou tunisiens, représentent enfin une fraction numériquement anecdotique à l'échelle des effectifs nationaux. Cette prépondérance des inscrits du littoral breton est sensible sur les unités chargées de l'entraînement et de la formation qui, regroupant les marins venant de tous les ports de guerre, drainent les gros contingents de l'Inscription. En juin 1905, le cuirassé *Charles-Martel* de l'escadre de réserve, reçoit 727 de ces jeunes marins venus de la France entière. Un peu plus de la moitié des inscrits maritimes, soit 159 sur 284 inscrits, viennent de Bretagne. La composition régionale des personnels engagés est tout aussi déséquilibrée. Sur 443 marins engagés, 243 sont bretons, 20 marins à peine étant des méridionaux, essentiellement des Corses et des Provençaux<sup>462</sup>.

Outre l'Inscription maritime, la prééminence numérique ponantaise et surtout bretonne est également sensible dans les autres viviers humains de la Marine : les mousses qui, sous la III<sup>ème</sup> République donnent, chaque année, trois centaines de spécialistes<sup>463</sup> et les rengagés, choisis parmi les hommes qui viennent de finir leur temps de service<sup>464</sup>. Les engagés volontaires, dont les effectifs oscillent entre 1887 et 1891 entre 1 900 et 2 500 jeunes gens, sont au 4/5<sup>ème</sup> originaires des arrondissements ponantais ; la moitié d'entre eux provenant des deux arrondissements bretons. Ce poids numérique de l'Ouest est également perceptible au sein des recrues du contingent national. Si une large partie de ces conscrits sont affectés aux troupes de marine, une fraction sert à la mer au sein des équipages de ligne et fournit, avec les engagés volontaires, le tiers des marins intégrés chaque année au service sous le Second empire. La part de la Méditerranée demeure faible en

---

<sup>459</sup> Cette asymétrie des sociétés halieutiques métropolitaines est une constante contemporaine. En septembre 2016, la pêche française en Méditerranée compte 2 400 marins « professionnels » soit 13 % du secteur. SHD-V-M, BB 8-984, Conseil supérieur de la marine marchande, « Rapport sur le repeuplement des eaux par les cantonnements et la pisciculture, le service de la surveillance en mer, la réglementation des pêches maritimes », 14 février 1897 ; R. Viaud, *Le syndicalisme maritime (...), op. cit.*, p. 19-21.

<sup>460</sup> Hugo Vermeren, « Être corailleur en Algérie au XIX<sup>e</sup> siècle : pratiques du métier et reconversion professionnelle chez une population maritime en déclin à l'époque coloniale (Bône, La Calle, 1832-1888) », *Rives Méditerranéennes*, 57, 2018, p. 36-54.

<sup>461</sup> J. Captier, *Étude (...), op. cit.*, p. 306.

<sup>462</sup> SHD-T-M, 170 C-166, Médecin major du *Charles-Martel*, Rapport médical, 10 juin 1905.

<sup>463</sup> Formés sur le *Bretagne* (à Brest donc), les mousses, généralement fils d'officiers mariniers et de matelots de la Marine, sont répartis à l'issue de leur formation entre les différentes écoles de la Marine pour fournir à la Marine ces spécialistes (fourriers, gabiers, mécaniciens, etc). Les écoles (libres) des mousses de Cette et de Marseille forment une autre source de recrutement des écoles de spécialités. L. Girard, *L'Inscription maritime (...), op. cit.* p. 90.

<sup>464</sup> Ce sont ces inscrits maritimes que le Second empire, échaudé par les effets négatifs des levées extraordinaires durant les guerres de Crimée et d'Italie, réengage en priorité afin de disposer d'un personnel qualifié. J.-M. Auffray, « Entre grande pêche (...) », art. cité, p. 176-177.

revanche, aucun département littoral du Midi ne donnant plus de 100 conscrits maritimes au début de la III<sup>e</sup> République.

Dans ces conditions, la prééminence numérique des Ponantais et surtout des Bretons sur les navires de ligne est aussi inévitable que banale<sup>465</sup>. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle et sous le Second empire, les Ponantais représentent entre 60 et 80 % de l'équipage d'un navire de ligne. En 1846, les cinq compagnies qui rassemblent les personnels de l'*Inflexible*, une des murailles de bois de l'escadre, comptent entre 2/3 et 3/4 de marins provenant du « littoral de l'Océan », les hommes issus du littoral méditerranéen ne représentant jamais plus du cinquième et jamais moins du sixième des cinq compagnies rassemblant les seconds maîtres, les quartiers-maîtres et les matelots<sup>466</sup>. Avec les inévitables variations que provoquent les mutations et la durée du séjour en escadre, la supériorité numérique des littoraux atlantiques est maintenue à l'âge de la vapeur et de la cuirasse<sup>467</sup>. Sous la III<sup>e</sup> République, l'hégémonie globale du Ponant et de la Bretagne demeure incontestée. Bien que les pôles de recrutement parisien, alsacien et rhodanien gagnent en importance avec la motorisation et l'électrification des forces, les départements de la côte atlantique, de la Manche et de la mer du Nord dominant au sein des équipages de ligne.

Si l'on considère désormais la part des Bretons à l'échelle des escadres métropolitaines, des stations lointaines et locales, leur prévalence numérique est loin d'être uniforme.

### 1. 2. 3. Les Ponantais prépondérants sauf dans les stations d'Afrique du Nord et du Levant

Le port d'armement du navire, mais également le type de l'unité introduisent en effet des variations d'importance dans la composition régionale des personnels.

Un navire armé à Brest comme à Lorient reçoit avant tout des marins issus des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements. Quittant Lorient, son port d'armement, au commencement de l'année 1859, avant de rejoindre la Méditerranée pour prendre part à l'expédition d'Italie, le transport *Sèvre* est « presque exclusivement » un navire breton<sup>468</sup>. Sur le croiseur *Hugon*, armé à Brest pour servir d'éclaireur à l'escadre de la Division Navale du Pacifique, on dénombre, en mai 1883, 110 marins et mousses bretons sur un équipage de 140 hommes. En juillet 1883, la composition régionale du *Limier*, également armé à Brest en septembre 1881, donne à voir un équipage encore très majoritairement ponantais et surtout breton<sup>469</sup>. Cette prévalence bretonne est, bien sûr, moins marquée sur les navires armés à Cherbourg comme à Rochefort puisque les inscrits maritimes se rendent au port de guerre dont leur quartier dépend avant d'être versés dans les divisions. Armé

<sup>465</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Albert-Auguste Gicquel des Touches, « Escadre d'évolutions », 1846-1847.

<sup>466</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 6, Martin Roquebrune, « Rapport sur le service de santé à bord du vaisseau *L'Inflexible* monté par l'amiral Quernel pendant sa campagne de l'été 1846 », 24 octobre 1846.

<sup>467</sup> J. C. Chenu, *Rapport au conseil de santé des Armées sur les résultats médico-chirurgicaux aux ambulances de Crimée et des hôpitaux militaires français en Turquie*, Paris, V. Maison et Fils, J. Dumaine, 1865.

<sup>468</sup> SHD-V-M, CC 2 -956, Chirurgien-major M. Debout, Rapport Médical du transport mixte *La Sèvre*, 7 janvier 1859 au 20 janvier 1860, Janvier 1860.

<sup>469</sup> Puisque la région « Ouest » employée dans le tableau embrasse outre la Bretagne, la Normandie, la Vendée, la Mayenne et la Guyenne. Le tableau n'en est pas moins significatif : « Nord 3 hommes, Ouest 124, Centre 4, Midi 7 ».

dans le port de guerre normand en avril 1882, le stationnaire de Tunisie, le *Hussard*, porte, une année et demi plus tard, 106 personnels de tout grade. Les marins issus du 1<sup>er</sup> arrondissement y représentent la moitié des marins originaires des arrondissements maritimes<sup>470</sup>. Il serait donc théoriquement inévitable qu'un navire armé à Toulon compte, au début de son temps de service opérationnel, un bien plus grand nombre de méridionaux qu'une unité armée dans un des quatre ports de guerre ponantais. Construit à Toulon en 1853 puis mis à flot deux années plus tard, le vaisseau mixte *Algésiras* porte initialement un équipage majoritairement issu du 5<sup>e</sup> arrondissement. Armée et lancée à Lorient en 1854, mais détachée en 1863 à Toulon, où elle est équipée de neuf pour une croisière de trois années dans le Pacifique Sud, la corvette à hélice *D'Assas*, porte un équipage assez hétérogène où les méridionaux — Corses, Languedociens et Provençaux — sont aussi nombreux que les Bretons, les Normands et les Picards. Parti en avril, le navire conserve presque sans changement son équipage jusqu'à son retour en métropole. Le même tropisme local joue pour les engagés volontaires, les ouvriers des arsenaux et les maîtres. Les registres matricules montrent, pour l'arsenal toulonnais, un apprentissage local dans l'enfance que suit, sous le Second empire, une promotion au mérite par l'engagement volontaire et le rengagement. Pour le seul cas des ouvriers mécaniciens enregistrés durant l'année 1853-1854, on compte huit Languedociens, trois Corses, mais une cinquantaine de Provençaux. La part des départements du Nord et de l'Ouest, qui n'est pas négligeable — 21 hommes —, est sans doute liée à la spécialité dont les savoirs peuvent être acquis dans les arsenaux comme dans tous les sites industriels du pays<sup>471</sup>.

Dans les mois qui suivent leur armement et leur départ des ports de guerre métropolitains, l'identité régionale des navires s'estompe sous les effets combinés des débarquements sanitaires et disciplinaires, de la désertion, des relèves et des mutations, des transferts ponctuels enfin. Initialement composé de Bretons à son départ de Lorient, le transport *Sèvre* séjourne, en 1860, en Méditerranée où « une certaine proportion de matelots du Midi a été introduite », note brièvement le médecin du bord<sup>472</sup>. Synthétisant les rapports de ses subordonnés, le médecin principal de l'escadre Margain parle, au début de 1861, d'équipages composites, provenant « à peu près également » des cinq arrondissements maritimes une fois les premières relèves et les premiers congédiements opérés. Dans ses conditions, conclut le médecin, « il est donc, à quelques exceptions près, fort difficile d'attribuer aux divergences d'origine les résultats quelquefois fort différents qui se remarquent dans l'état de santé des équipages<sup>473</sup> ». Un demi-siècle plus tard, la composition des équipages du *Bouvet*, perdu en mars 1915, du *Suffren*, coulé en novembre 1916, et du *Danton*, torpillé au début 1917, confirme le brassage relatif, mais inéluctable des personnels sur des « gros culs » de l'escadre au terme de quelques mois de stationnement en Méditerranée. Sur les navires brutalement disparus durant la Grande Guerre, les morts bretons représentent un 1/3 environ des décès, les méridionaux formant un 1/5<sup>ème</sup> des pertes, les autres défunts venant de l'intérieur ou, plus

<sup>470</sup> SHD-V-M, BB 8-2466, « Revue d'Inspection Générale », le *Hussard*, 1883.

<sup>471</sup> Cf. SHD-T-M, 1 M<sup>1</sup> 3, Matricules des mécaniciens et des chauffeurs (1001-2000).

<sup>472</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 9, Chirurgien major M. Debout, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Rapport Médical, Transport mixte la *Sèvre*, 7 janvier 1859 - 20 janvier 1860, Janvier 1860.

<sup>473</sup> *Ibidem*, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 18, Chirurgien principal Margain, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », s. d. (début 1861).

rarement, des colonies<sup>474</sup>. Rejoignant l'escadre d'évolutions en 1907, le cuirassé *Patrie* y fait toute sa carrière active. Sur les 39 hommes de ce navire qui décèdent entre 1914 et 1919<sup>475</sup>, un peu moins de la moitié sont nés dans trois départements bretons, sept sont originaires du Midi et de l'Algérie. Les autres défunts, soit 14 matelots, proviennent du reste de la France. Comme le *Danton*, torpillé en 1917, était depuis longtemps en Méditerranée, la part du Midi maritime est également assez sensible. Pas moins de 57 marins décédés (soit un sixième des morts) sont nés dans les départements maritimes de la Méditerranée ou dans les départements algériens de la France, les plus grosses pertes venant du Var (14 morts), des Bouches-du-Rhône (13), de la Corse (11) et de l'Algérie (8). Même réunies, les pertes des départements provençaux, languedociens et corses n'en sont pas moins inférieures aux seules pertes finistériennes. Autant d'indices qui tout à la fois confirment et nuancent la part prédominante des Bretons. Il n'en demeure pas moins que la surreprésentation bretonne, et particulièrement finistérienne, s'avère une calamité locale quand disparaissent, durant la Grande Guerre, les cuirassés *Léon-Gambetta*, *Danton*, *Suffren* et *Bouvet*. Quand le *Danton* est torpillé au large de la Sardaigne en mars 1917, 94 des 294 victimes, soit le tiers d'entre elles, proviennent des quatre départements bretons. Alors que le Finistère compte pour la moitié des pertes régionales, celles subies par les côtes d'Armor et le Morbihan sont bien moindres, tandis que l'Ille-et-Villaine, dont la façade littorale est très courte, est à peu près épargnée par ce désastres<sup>476</sup>. Il en va de même pour le *Bouvet*, disparu aux Dardanelles en 1915. Sur un tiers des marins décédés et dont l'origine nous est connue, 84 sont nés en Bretagne, dont 56 dans le Finistère ; 36 sont des méridionaux et 86 sont originaires du reste de la France<sup>477</sup>.

Sur les croiseurs opérant au loin, tels les stationnaires de Constantinople et les unités déployées du Levant, les équipages sont majoritairement méridionaux et, comme les relèves sont rares, le demeurent jusqu'à leur retour. Sur le *Héron*, un des croiseurs de Levant que la France maintient durant la crise du Liban en 1860, l'équipage est formé de matelots du Midi « sobres, disciplinés, animés d'un excellent esprit<sup>478</sup> ». En Méditerranée occidentale, les différentes stations locales sont naturellement prisées par les méridionaux de tout grade, qui s'efforcent d'y obtenir leur mutation. Non sans succès par ailleurs. Les cinquante marins qui servent sur le *Croiseur*, un aviso à vapeur déployé en 1860 sur les côtes provençales et niçoises, sont presque tous des inscrits méditerranéens. Le major Charles de Lespinois, qui sert sur le *Rôdeur* dans les eaux

<sup>474</sup> A. Jal, *Rapport à Monsieur le ministre de la Marine et des Colonies, sur sa mission en Italie et dans le Levant*, Paris, 1842, p. 40, Extrait des *Archives Maritimes et Coloniales*, 1841.

<sup>475</sup> « État nominatif des pertes du navire : *Le Patrie* », extrait du site FranceGenWeb.

<sup>476</sup> D'autant plus que les quartiers de l'Inscription maritime suivent au début du XX<sup>e</sup> siècle assez étroitement les limites des communes littorales.

<sup>477</sup> On a utilisé ici les ressources en ligne d'un site d'assistance généalogique (« FranceGenWeb ») qui donne la liste nominative des pertes de la Grande Guerre à la mer en rappelant les fonctions et le grade du disparu, et, quand cela est possible, sa date de naissance et la commune où sa naissance a été déclarée. Pour le *Suffren* comme pour le *Bouvet*, les origines inconnues représentent la moitié des pertes signalées et, bien sûr, faussent l'estimation générale. Si l'on utilise les indices anthroponymiques les plus sûrs (Yves-Marie, Sauveur, Marius, Le Gall, Le Goff, etc.), la part respective des régions est confirmée. On se reportera aux tableaux donnés en annexes.

<sup>478</sup> SHD-V-M, CC 2-956, n° 39, Alexis Normand, chirurgien de 3<sup>ème</sup> classe, « Rapport médical du 1<sup>er</sup> mai 1859 au 1<sup>er</sup> mars 1861, 28 février 1861 (sic).

languedociennes à la fin des années 1850, dresse le même constat<sup>479</sup>. Sur les garde-côtes des stations de l'Afrique du Nord, les marins métropolitains, souvent méridionaux, côtoient les inscrits maritimes européens originaires de l'Algérie. La part des marins algériens indigènes en Méditerranée occidentale est plus difficile à cerner<sup>480</sup>. En 1903, l'embarquement des musulmans algériens hors de la station de l'Algérie fait l'objet d'une loi, autorisant la création d'une formation distincte, les *baharias*, appelée à servir sur tous les navires de la marine nationale. Aménagée pour leur permettre de ne servir qu'en Méditerranée, cette loi est étendue aux marins tunisiens qui sont mis à la disposition de la Marine en 1906<sup>481</sup>.

### 1. 3. Les natifs du Midi au sein des états-majors

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les officiers et les officiers-mariniers ou sous-officiers sont, comme les matelots, majoritairement issus des provinces maritimes. Si la Bretagne littorale l'emporte sur les autres territoires côtiers, cette prédominance régionale varie toutefois considérablement selon les spécialités, certains groupes, ainsi les médecins, les mécaniciens et les administrateurs du Commissariat, comptant une forte composante méridionale. La maritimité des cadres tend, en outre, à s'atténuer, au second XIX<sup>e</sup> siècle, sous les effets de l'industrialisation des forces navales et des modes de sélection.

#### 1. 3. 1. L'ancrage maritime de l'encadrement inégalement marqué selon les corps et les spécialités

Comme l'École polytechnique impose, après 1815, un monopole de fait sur ce corps d'élite, les ingénieurs maritimes sont majoritairement originaires de Paris, pépinière de lycées et de boîtes à concours, et des régions intérieures ayant une forte tradition mécanique et métallurgique comme l'Alsace ou la Bourgogne. Ce trait est partagé par le service hydrographique confié aux polytechniciens<sup>482</sup>. Plus marquée chez les aumôniers de marine, la représentation des départements maritimes est néanmoins nuancée par les besoins spécifiques de l'Aumônerie de la Flotte.

Fondé sur le volontariat, le recrutement des aumôniers embarqués passe par deux étapes : l'acceptation d'un dossier de candidature spontanée que peut déposer tout prêtre quelque soit sa fonction. Si le candidat paraît correspondre aux exigences minimales de la Marine — n'être ni trop jeune ni trop âgé —, l'aumônier en chef demande son avis et son accord au prélat dont dépend le

<sup>479</sup> Mémoires de Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois (1843-1868), reproduits sur le site *Dossiersmarine2* : « La Flotte de Napoléon III-Documents-Témoignages : Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois ».

<sup>480</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 415-417.

<sup>481</sup> Éric Schérer, *Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes 1830-1940*, Bernard Giovanangeli Éditeur, 2018, p. 107-109.

<sup>482</sup> Le recrutement des seuls polytechniciens dans le corps des hydrographes devient obligatoire après l'ordonnance du 2 juin 1830, mais cette filière était déjà la norme depuis la fin de l'Empire. Olivier Chapuis, « L'École Polytechnique et les hydrographes de la Marine », *Bulletin de la SABIX*, 35, 2004, p. 32-36. Consultable sur le site <http://sabix.revues.org/437>.

prêtre. Sans surprise, les diocèses du littoral ponantais et méditerranéen sont les interlocuteurs principaux de l'aumônerie de la Flotte à laquelle ils fournissent la majorité des candidatures et des volontaires. Il ne s'agit pas toutefois d'un monopole. Si l'expérience personnelle et familiale de la vie maritime est parfois avancée dans les candidatures spontanées, la rue Royale recherche avant tout des prêtres jeunes et solides, appréciés de leurs évêques, si possible instruits et surtout pleins de tact et de zèle<sup>483</sup>. À la lecture des dossiers de candidatures consultés, la maîtrise des langues parlées sur les frontières maritimes, ainsi le flamand, le breton ou le provençal, ne semble pas avoir été un critère de sélection des aumôniers dont le travail est avant tout liturgique, éducatif et moral. Pour ce que nous avons pu lire, les circulaires pas plus que les courriers aux évêchés du littoral ne font allusion aux parlers régionaux<sup>484</sup>. Les sondages menés au milieu du Second empire dans les listes des élèves commissaires montrent également une sensible majorité de « départements maritimes ». On en compte quinze sur les seize élèves, admis en 1864 et dont les origines familiales sont signalées dans la notice électronique exploitée<sup>485</sup>. Après deux années incertaines durant lesquelles le recrutement fut quasi suspendu, la Marine reçoit onze élèves. Les neuf notices disponibles sur le site « [ecolenavtradition.fr](http://ecolenavtradition.fr) », mentionnent six élèves originaires soit des ports de guerre soit des ports de commerce et de pêche. Les racines maritimes des officiers de santé et des officiers mécaniciens sont également marquées. Pour une part, cette « maritimité » résulte du tropisme régional des lieux de formation. Les écoles de santé des ports de guerre — Toulon, Rochefort et Brest — recrutent en effet la plupart de leurs élèves dans les départements et régions proches<sup>486</sup>.

Déterminée par les professions paternelles et les spécialités, la prépondérance des provinces maritimes dans les états-majors n'est pas, en outre, immuable. Si les départements littoraux, bretons et provençaux surtout, attirent la majorité des recrues de l'École navale, Paris comme les départements de l'intérieur industrialisés voient leur part augmenter tout au long du siècle<sup>487</sup>. L'ouverture aux départements de l'intérieur est également marquée dans les rangs des officiers mécaniciens et des commissaires. Deux élèves-commissaires admis en 1900, soit le quart des élèves dont la notice familiale complète est disponible sur le site de l'École navale, sont nés dans une ville portuaire. Dans la promotion des élèves-commissaires de 1901, on repère trois futurs officiers d'administration nés dans un port, tandis que huit de leurs camarades viennent de l'intérieur. L'année suivante, trois élèves-commissaires sont nés sur les côtes ou non loin : un élève-commissaire est brestois, un second vient de Basse-Terre, un troisième enfin, est originaire de Lanhelin (Ille-et-Villaine). Huit de leurs camarades sont nés en revanche loin, voire très loin des côtes.

Ce processus traduit des causes conjointes communes à toutes les spécialités : l'industrialisation de la nation et de sa marine, mais également la construction de nouveaux modèles

<sup>483</sup> SHD-V-M, CC 2-830, Lettre de candidature, J. Laferrière, s. d., reçue le 27 octobre 1866.

<sup>484</sup> Cf. SHD-V-M, CC 2-834, Correspondance de l'Aumônerie navale (Second empire).

<sup>485</sup> [ecolenavtradition.fr](http://ecolenavtradition.fr). Cf. Onglet « Commissaires de la Marine », 1864; 1900-1902.

<sup>486</sup> G. Bériet, *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) (...)*, op. cit., p. 648.

<sup>487</sup> Ronald Chalmers Hood III, *Royal Republicans. The French Naval Dynasties between the World Wars*, Baton Rouge (Louisiane) et Londres, Louisiana State University Press, 1985, p. 30.

culturels juvéniles. La diffusion des livres d'exploration et d'aventures ultra-marines a-t-elle contribué à drainer vers la Marine des jeunes gens venus de la France entière ? Cette explication que Jean-Baptiste Bruneau juge assez convenue, lui semble bien plus avoir été un pont-aux-ânes des autobiographies navales, une forme même de banalité reprise par paresse ou pour se conformer à un modèle littéraire. La part du hasard — un concours raté, un revers de famille, le soutien inespéré d'un patron ou d'un parent — est à deviner derrière les poncifs et les inévitables reconstructions du passé<sup>488</sup>. Mais la carrière navale semble bien, pour beaucoup, on pense ainsi à l'Alsacien Armand Bruat (1797-1855), avoir été un moyen idéal de parcourir les mondes lointains. Tout au long du siècle et jusqu'aux derniers temps de la décolonisation, la littérature navale est, et demeure, un puissant moteur de réenchantement du monde qui permet à des centaines de jeunes gens, prisonniers de leurs collègues, de rêver aux Atlantides tropicales et d'imaginer de passionnantes croisières<sup>489</sup>. L'industrialisation du Nord-Est de la France, le développement des industries mécaniques dans le département de la Seine contribuent également, dès le milieu du siècle, à drainer vers les ports un flot notable de mécaniciens venus de l'intérieur. À ces causes générales, assez bien connues, s'ajoutent des conditions plus locales. La part de la noblesse provençale dans le Grand Corps décline au XIX<sup>e</sup> s., cette filière, autrefois très prisée pour s'élever socialement, ayant été brisée par la Révolution. La professionnalisation précoce des cadres administratifs subalternes et supérieurs de la Marine participe enfin à ce brassage national des états-majors. Ce sont moins des « maritimes » que des diplômés que l'institution recherche. Alors qu'avant 1863, la Marine recrutait de préférence ses commis au sein de sociétés portuaires, les règles ultérieures d'admission privilégient les hommes à concours, — polytechniciens et licenciés en droit— qui viennent de toute la France.

### 1. 3. 2. La part des Méridionaux bien marquée dans les corps non-combattants

Malgré ces nuances et ces évolutions, il n'en demeure pas moins que la part des provinces maritimes, toutes spécialités confondues, dans les grand et petit états-majors<sup>490</sup> d'un navire est importante et le demeure, tout au long du siècle. Qu'en est-il de la part respective des Ponantais et des méridionaux ?

L'origine bretonne est fortement marquée dans les rangs des officiers de marine et des aumôniers, dont les profils sociaux et familiaux sont pourtant fort différents.

« Loin derrière les cinq départements bretons », écrit Michèle Battesti, qui fonde son propos sur l'étude des dossiers des élèves admis à l'École navale entre le Premier Empire et 1862<sup>491</sup>, « la deuxième région maritime est la Provence avec 84 élèves (9,6%) performance due au Var, troisième

<sup>488</sup> J. -B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, *op. cit.*, p. 18-19 ; Maya Jasanoff, *Le monde selon Joseph Conrad*, Albin Michel, 2020, p. 62-63.

<sup>489</sup> BATTESTI, I, p. 311, n. 4 ; G. Benoit-Guyod, *Bruat (...)*, *op. cit.*, p. 13-22.

<sup>490</sup> Les mots désignent respectivement les officiers et les officiers-mariniers.

<sup>491</sup> Il s'agit d'un échantillon de 885 dossiers d'élèves admis entre 1815 et 1862, les professions et lieux de résidence du père n'étant plus indiqués par la suite. Le sondage porte sur onze promotions étudiées de 5 ans en cinq ans.

département recruteur français autour de Toulon, premier arsenal français<sup>492</sup> ». Durant tout le siècle, la Corse, le Languedoc et le Roussillon demeurent à l'arrière plan. L'île de Beauté fournit deux admis à l'École navale entre 1815 et 1865 ; le Languedoc méditerranéen fait un peu mieux avec 32 candidats reçus (soit 3,6 %). Neuf admis enfin, soit 1 % des élèves, viennent des Pyrénées-Orientales<sup>493</sup>. Si l'on considère le groupe des attachés navals au second XIX<sup>e</sup> siècle, la part du Midi est tout bonnement secondaire. Trois des 49 attachés navals en poste avant la Grande Guerre sont des méridionaux : un Héraultais, le Nîmois Benoist d'Azy (1866-1953), et deux Provençaux : Marie-Pierre Fauque de Jonquières, né à Grasse en 1850, et l'Aixoïse Germain Albert Roustan (1842-1903). Trois hommes donc, soit le cinquième du seul contingent des attachés nés en Normandie<sup>494</sup>. Si l'on se tourne vers les aumôniers de la Marine, qui forment l'un des groupes les plus « maritimes » des états-majors, la place du Midi au sens le plus large est toujours secondaire. Travaillant étroitement avec les évêchés des provinces maritimes ponantaises (Quimper, Vannes, Lorient, La Rochelle et Bordeaux), l'aumônier de la Flotte se tourne également vers Fréjus qui fait également partie de ces pôles de recrutement<sup>495</sup>. Signalée par Michèle Battesti, la prévalence ponantaise — un quart d'aumôniers bretons sous le Second empire —, est confirmée après la mort de l'abbé Félix Coquereau (1808-1866), un Mayennais, par la nomination d'un Breton, le père François-Marie Trégaro (1824-1897), à la tête de l'Aumônerie centrale<sup>496</sup>. Les prêtres issus du Midi proprement « méditerranéen » forment un septième des aumôniers entrés dans la Marine avant le Second empire et dont les dossiers sont disponibles sur le site de l'École navale. Entre 1857 et 1899, la même source permet de dénombrer six aumôniers originaires du Sud-Est de la France soit le sixième des dossiers consultés qui indiquent le lieu de naissance des prêtres<sup>497</sup>. Malgré l'imperfection de cette ressource, elle confirme ici une constante asymétrie régionale, fort banale par ailleurs, mais dont l'ampleur varie selon les corps. La prépondérance ponantaise dans les autres spécialités comme au sein des grand et petit états-majors est, en effet, moins nette.

Les personnels d'encadrement non-combattants d'un navire — les commissaires, les médecins et les officiers mécaniciens — présentent en effet un pourcentage élevé de méridionaux. Le cinquième des officiers mécaniciens, un corps constitué réglementairement sous le Second empire, est originaire du Var. Au sein des services de santé, la part du Midi méditerranéen est

<sup>492</sup> BATTESTI, I, p. 319.

<sup>493</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Édouard\\_Barrera](https://fr.wikipedia.org/wiki/Édouard_Barrera).

<sup>494</sup> SALKIN-LAPARRA, p. 89-91.

<sup>495</sup> Cf. Les dossiers de candidature déposés sous le Second empire dans le fonds CC 2-830 (SHD-V-M, CC 2-830). Une enquête prosopographique supposerait l'analyse des fonds « Aumônerie Générale » déposés dans la même sous-série dans une petite trentaine de cartons (articles 808-836).

<sup>496</sup> BATTESTI, I, p. 405-406.

<sup>497</sup> [ecolenavtradition.free.fr](http://ecolenavtradition.free.fr). Ce site reprend les informations collectées par des associations « amies » passionnées par la généalogie et la Grande Guerre (« pages 14-18-forum ») travaillant à partir des dossiers consultables en ligne (« Léonore ») de l'ordre de la Légion d'Honneur<sup>497</sup>. Le comptage des prêtres à partir de [ecolenavtradition.free.fr](http://ecolenavtradition.free.fr) est compliqué par la discontinuité des informations, bien rares entre 1868 et 1883. En outre, les données biographiques ne donnent pas systématiquement les origines géographiques. Si l'on reprend les années ou les séries des années les mieux documentées (1852-1854 ; 1883-1884, 1897-1899), la part des prêtres méridionaux est toujours minoritaire, les Bretons, les Vendéens, les « Cantalous » et les Normands dominant.

également notable<sup>498</sup>. Au premier tiers du siècle, pas moins de 21 % des médecins entretenus de la Marine sont des Provençaux<sup>499</sup>. Cette présence est maintenue les décennies suivantes. Travaillant sur les onze promotions des chirurgiens de 3<sup>e</sup> classe nommés entre 1854 et 1864, Michèle Battesti signale le poids considérable du Var (21,3 %), suivi par le Finistère et la Charente-Maritime, qui sont les deux aires respectives principales de recrutement des écoles de médecine navale de Brest et de Rochefort<sup>500</sup>. Comparant sur huit décennies (1830-1914) les origines géographiques des médecins de l'armée de Terre et de la Marine, Alain Mounier-Kuhn confirme les données et les conclusions de Jacques Léonard et de Michèle Battesti. Pas moins de la moitié des 142 médecins de la Marine et du corps de santé des Colonies étudiés par lui proviennent des ports de guerre et des départements maritimes. Trente-six médecins sont méridionaux. Quinze d'entre eux sont originaires de Toulon ; dix sont nés dans les autres communes varoises ; neuf viennent soit de Corse soit des autres départements provençaux. Un seul médecin est né dans le Midi languedocien. Le *Dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine* permet de préciser l'aire ordinaire de recrutement des élèves de l'École navale de Toulon : le port même, qui est le principal pôle émetteur des candidats, le Var, les Alpes Maritimes, les Bouches-du-Rhône, les départements languedociens, le Roussillon et la Corse. Le Sud-Ouest, en revanche, ne fournit à l'école de Toulon qu'un médiocre contingent, tant est grande l'attraction universitaire et médicale de Bordeaux et de Rochefort. Si la Corse et l'Algérie sont les limites méridionales de la zone de recrutement toulonnaise, le Puy-de-Dôme et la région lyonnaise en sont les marches septentrionales, les recrues parisiennes, bourguignonnes et champenoises s'avérant très peu nombreuses<sup>501</sup>.

### 1. 3. 3. Méridionaux d'adoption et de vieille roche

Le lieu de naissance des officiers navigants, des médecins comme des officiers de l'administration et des services de la Marine dépend, pour une large part, des carrières paternelles. Le quart des pères des officiers de santé étudiés dans l'échantillon que nous avons constitué appartenaient aux forces armées<sup>502</sup>. Ce trait est également notable dans les services du Commissariat. Avant la réforme de 1863, l'usage était que les jeunes commis apprissent leur métier dans les bureaux des ports puis à la mer et fussent choisis dans les milieux portuaires et navals. Sans

<sup>498</sup> On se reportera en annexe au tableau « Origine des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la marine ayant étudié à l'École de médecine navale de Toulon ou ayant été formés à Toulon (1789-1890) ». Tableau réalisé sur un échantillon de 150 biographies tirées de : Bernard Brisou et Michel Sardet, *Dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, SHD, 2010.

<sup>499</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 276-277.

<sup>500</sup> BATESTI, I, p. 416-417.

<sup>501</sup> Ceux qui sont originaires de ces confins ont souvent reçu une formation double, parisienne puis toulonnaise. Fils d'un médecin, Jules Chapuis (1815-1914), né en Bourgogne, débute ses études à Paris, mais les poursuit à Toulon, peut-être pour des raisons financières. Le Dijonnais Germain Chauvelot (1819-1859) est reçu officier de santé à Paris en mai 1854, mais complète sa formation à Toulon où il est admis chirurgien auxiliaire de 3<sup>me</sup> classe. Le Franc-Comtois Sollaud (1851- ?) poursuit également son instruction médicale à Toulon.

Art. « Chapuis (Guillaume Denis Jules) », BRISOU-SARDET, p. 169-170 ; « Chauvelot (Germain) », *ibid.*, p. 181 ; « Sollaud (Charles Auguste Edmond) », *ibid.*, p. 752.

<sup>502</sup> Ce tableau a été placé en annexe.

former un groupe endogamique, les officiers de marine sont largement issus de familles militaires et navales ; Nelly Maitre estimant à 42 % la part des officiers nés dans ces milieux au second XIX<sup>e</sup> siècle<sup>503</sup>. Comme Toulon et Brest sont les principaux ports de guerre nationaux du premier XIX<sup>e</sup> siècle, les carrières de ces agents ont fréquemment connu une étape méditerranéenne, plus ou moins longue, bien souvent suivie d'un enracinement matrimonial et professionnel. Admis en 1864 comme élève commissaire, Amédée Friocourt (1845-1917) est le fils d'un officier d'administration de la Marine, originaire du Pas-de-Calais, que sa carrière avait conduit à Toulon. Après son établissement dans ce port de guerre, naissent, en 1841, un fils, Jules Félix (1841-1917), qui deviendra médecin-général de marine, puis son frère Amédée, dont les enfants et neveux seront également commissaires<sup>504</sup>. Si l'on considère enfin le « Grand Corps », l'enracinement paternel dans le Midi doit également beaucoup à des logiques professionnelles et matrimoniales. Originaire de Normandie, Dumont d'Urville trouve femme à Toulon dans une famille d'artisans spécialisés<sup>505</sup>. Venue de Bretagne, la dynastie navale des Fatou s'établit en Provence par le mariage de l'un des siens (le futur amiral Louis Fatou<sup>506</sup>) avec Magdeleine de Libran, issue d'une « excellente » famille aixoise et dont le père était marin. Rappelant cette union, le CV Duroch, qui est, au petit pied, le Saint-Simon du Toulon-Belle Époque, tenait « ce genre de mariage (...) pour assez fréquent dans la marine de l'époque<sup>507</sup> ». Non seulement Toulon est un vivier de jeunes filles des bonnes familles militaires et navales, mais les autres villes provençales offrent à un officier de marine d'intéressantes ressources matrimoniales. Guidé par la veuve du comte de Rigny, son ancien protecteur, l'Alsacien Armand Joseph Bruat obtient la main d'une jeune fille de la meilleure société aixoise, rencontrée lors d'un déplacement à Marseille. Installant ses pénates en Arles, Bruat multiplie les allers-retours entre cette ville, dont il devient un notable, et le port phocéen où s'est établi son frère aîné<sup>508</sup>. Une génération plus tard, l'insertion provençale de ses proches est complète. Né et élevé à Marseille, avant de rejoindre Paris puis l'École navale à Brest, le futur amiral Émile-Marius Bruat (1828-1874), le neveu d'Armand Joseph, est le premier authentique méridional d'une lignée colmarienne<sup>509</sup>. Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, l'ancrage matrimonial puis familial permet également le développement de vraies dynasties médicales toulonnaises. Ainsi les deux frères Étienne (1828-1883) et Jean Amourette (1829-1878) qui s'illustrent sous le Second empire<sup>510</sup> ; les Bertrand, père et fils. Autre dynastie mémorable : cinq officiers de santé de la famille Ferrat se

<sup>503</sup> N. Maitre considère un échantillon de 64 officiers de marine. N.Maitre, « Étude d'un groupe social (...) », art. cité, p. 82. f

<sup>504</sup> Informations biographiques tirées du résumé du dossier de la Légion d'Honneur que donne (avec une erreur mineure) le site [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_friocourt\\_amedee.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_friocourt_amedee.htm).

<sup>505</sup> Non sans provoquer l'ire de sa mère qui, furieuse de cette mésalliance, refusera toujours de recevoir sa bru. Cf. Yves Jacob, *Dumont d'Urville. Le dernier grand marin de découvertes*, Heimdal, 2016, p. 56-57.

<sup>506</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Louis\\_Fatou](https://fr.wikipedia.org/wiki/Louis_Fatou)

<sup>507</sup> CV Duroch, *Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 37.

<sup>508</sup> G. Benoît-Guyod, *Bruat (...)*, *op. cit.*, p. 180-183.

<sup>509</sup> Art. « Bruat (Emile-Marius) (1828-1874) », TAILLEMITE, p. 76-77.

<sup>510</sup> <http://aaap13.fr/asso/ssa/dm/AMOURETTI.pdf>.

suivent sur quatre générations entre le XVIII<sup>e</sup> et la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Les écoles de santé des ports de guerre, où les courtes études sont gratuites, offrent également une opportunité de carrière aux enfants les plus doués et les plus tenaces issus des personnels ouvriers de l'arsenal et des classes moyennes toulonnaises, provençales et corses. Ce sont également de belles opportunités professionnelles qui expliquent le fort pourcentage d'officiers mécaniciens méridionaux et toulonnais. Dès la Restauration, l'installation des machines à vapeur comme des équipements mécaniques de l'arsenal exige le recrutement de spécialistes. Profitant de la modernisation des ateliers et de la généralisation de la propulsion à vapeur, ces techniciens s'établissent sur la côte varoise et font souche, constituant des « dynasties » mécaniciennes. L'essaimage industriel sur la côte provençale facilite la formation locale de spécialistes originaires du Midi ou transplantés. Les données socio-familiales des ouvriers et contremaîtres mécaniciens varois et toulonnais de la Cinquième Préfecture au milieu du siècle sont sur ce point très éclairantes. Ceux qui sont nés à la fin de la Restauration ont appris à l'arsenal les bases de leur métier dans les années 1840, avant de s'engager dans la Marine à l'âge adulte, puis de rempiler en profitant des opportunités de promotion que le Second empire offre aux maîtres aguerris. Si le jeu des affectations dans les ports ponantais et des mariages atténue ce très fort tropisme, les besoins en mécaniciens de l'escadre de la Méditerranée et des divisions navales en Méditerranée assurent au plus grand nombre des contremaîtres et des chauffeurs nés dans le Midi d'y faire toute leur carrière ou, pour le moins, d'y passer une large partie de leur vie professionnelle.

#### **1. 4. Les Méridionaux et la Méditerranée : quelle expérience enfantine et juvénile des espaces maritimes ?**

L'indication du lieu de naissance, portée sur les dossiers personnels ou mentionnée dans les dictionnaires biographiques et les sites dédiés à la généalogie, est la principale trace des origines familiales et locales des personnels de la Marine. Assez souvent, ces tout premiers moments d'une existence résument les « origines » d'un homme ou d'un groupe. Rien ne permet toutefois, sur ce seul indice, d'affirmer une enfance autochtone, et l'on s'expose à de sérieux contresens à tenir une naissance toulonnaise ou marseillaise comme le premier chapitre d'une enfance toute provençale et méditerranéenne.

##### **1. 4. 1. Enfances sédentaires et nomades**

Le statut comme la profession du père, la ville choisie pour passer sa retraite et ses derniers jours, mais également les informations sur les beaux-parents et la fortune des mères permettent quelques hypothèses. Dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle, le maintien des enfants sur le terroir familial permet de surveiller de près leur santé comme leur instruction primaire, qui reste longtemps le monopole des mères, des prêtres de la famille et des vieilles filles instruites du voisinage. Si l'adolescence masculine signifie souvent le départ pour des internats et des lycées éloignés du cercle domestique, les familles veillent autant que possible à garder leurs rejetons dans un rayon

proche autant pour des raisons sanitaires que spirituelles. Né à Toulon dans une famille navale, le commandant Henri Duroch ne quitte pas le monde provençal, où il passe son enfance et ses vacances, et découvre le Ponant à son entrée à l'École Navale, au terme d'une préparation de quatre années chez les Maristes de La Seyne<sup>511</sup>. Dans une France provinciale et rurale, où l'honorabilité d'une famille vaut alors bien des « ceintures dorées », l'enracinement permet également de nouer et de renouer avec les branches familiales et « alliées » les liens d'amitié et de solidarité. Toutes ces raisons donnent à penser que les personnels méridionaux de la Marine dont les pères et les tuteurs étaient « propriétaires terriens » ou vivaient d'une profession libérale sédentaire telle que le notariat, furent effectivement élevés dans leur commune natale ou dans ses proches environs<sup>512</sup>. Les enfants sont étroitement associés de leur baptême jusqu'à leur confirmation à cette sociabilité familiale élargie faite de visites, d'excursions communes, de célébrations religieuses ou familiales, d'unions matrimoniales enfin<sup>513</sup>. On pense ainsi à l'enfance toute marseillaise d'Émile-Marius Bruat (né en 1828), neveu de l'amiral alsacien Armand Bruat, et dont le père, secrétaire du duc de Dalberg, épouse la fille d'un riche armateur et industriel avant de faire souche à Marseille et d'y nouer de fructueuses relations avec les autorités navales et portuaires. Appelé à visiter son frère, le capitaine de vaisseau Armand Bruat n'eut donc guère de mal à trouver l'âme soeur dans une famille massaliote aisée, les Peytavin, d'origine aixoise. De tels exemples au sein des familles militaires et navales sont la banalité même. Ceux dont les pères avaient embrassé une profession itinérante, tels les agents consulaires et les marsouins, ont été en revanche plus exposés à suivre leurs parents, tout au moins en métropole et dans les territoires jugés les moins dangereux. Les enfants des hauts fonctionnaires, des officiers d'administration et de santé sont également voués à suivre leurs pères dans les ports de guerre métropolitains et, plus rarement, outre-mer. Ces exodes familiaux, imposés par le service des armes et l'expansion coloniale, sont attestés tout au long du siècle.

Issu d'une famille rouergate, Joseph-Marie Dubreuil qui fut professeur d'anatomie de Montpellier sous la Restauration puis sous la monarchie de Juillet, naquit, en 1790, d'un médecin de marine, dont il suivit les pas, avant de soutenir sa thèse à Paris en 1813<sup>514</sup>. Fils d'un sous-chef de manutention de la Marine, Jules Fontan, né à Toulon en 1849, suit sa famille à Nantes où il commence ses études de médecine, avant de les achever à Toulon<sup>515</sup>. Le Toulonnais Jules Friocourt (1841-1917) mène en 1858-1859 de brèves études de médecine à Brest où tout donne à penser que son père, agent des subsistances de la Marine, a été affecté. Comme son père est alors chef de cabinet du préfet des Alpes Maritimes, le célèbre médecin Albert Calmette (1863-1933) voit le jour à Nice, mais suit son père au gré de ses affectations : Clermont-Ferrand, Guéret, Brest enfin. Là, le jeune homme prépare son entrée à l'École navale, avant de devoir, affaibli par une longue maladie,

<sup>511</sup> Commissaire général de Saint-Stéban, « Un officier de marine de la III<sup>e</sup> République », *Bulletin de l'Académie du Var*, Séances publiques des 10 et 18 février 1987, p. 15-18.

<sup>512</sup> B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 22-23.

<sup>513</sup> G. Benoit-Guyod, *Bruat (...)*, *op. cit.*, p. 180-182.

<sup>514</sup> Dr. Louis Dulieu, « Joseph-Marie Dubreuil. Médecin parisien, chirurgien de la Marine et professeur d'Anatomie à Montpellier (1790-1852) », *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, t; 14, n° 1, 1961, p. 33-46.

<sup>515</sup> « Fontan (Antoine, Émile, Jules) », BRISOU-SARDET, p. 327.

abandonner ce projet et se tourner vers des études de médecine, menées de nouveau à Brest entre 1881 et 1883.

La mobilité des enfants des professions itinérantes est toutefois tempérée par plusieurs facteurs dont les plus importants sont la géographie médicale et la réussite professionnelle des pères. Outre-mer, la détestable réputation sanitaire des territoires coloniaux, que véhiculent les médecins comme les administrations, a, dans une certaine mesure, prévenu la mobilité des épouses et des enfants. Ces réticences s'estompent en Algérie après 1850, mais également en Océanie comme dans les « vieilles colonies » dont la réputation de salubrité est assez rassurante pour attirer les familles à la fin du siècle<sup>516</sup>. Avant l'entre-deux-guerres, l'Indochine et l'Afrique Noire sont toutefois encore tenues comme impropres à l'établissement d'un couple européen. Une fois leur carrière bien établie ou finissante, les commissaires, les marsouins et les marins tentent de s'établir dans leur « petite patrie » et de ramener avec eux leurs enfants qui retrouvent ou découvrent alors leurs racines. Né en 1859 à Saint-Pierre-de-la-Martinique, une année après l'affectation aux Antilles de son père, médecin au 1<sup>er</sup> RIMA, François Lota renoue en 1870 avec ses origines méditerranéennes, et fait ses études de médecine à Toulon, avant d'alterner les postes en France et aux colonies jusqu'à sa retraite. Un autre enfant de colonial, Frédéric Bargone, le futur Claude Farrère, naît en 1876 à Lyon où s'est installé son père retraité, avant que ce dernier, fils et petit-fils de marins corses, s'établisse à Marseille (1880) puis à Toulon en 1891<sup>517</sup>. Abandonnant ici la distinction entre enfances sédentaires et gyrovagues, considérons seulement ceux qui, nés dans le Midi, ont été élevés dans leur commune natale, avant d'être scolarisés dans un proche collège. Quelle place la Méditerranée tient-elle dans leurs premières années ?

#### **1. 4. 2. Les natifs du Midi et les nourrissons de la « Grande Bleue » : des expériences communes et singulières**

Tous ceux qui ont passé leurs premières années dans le Midi savent d'expérience ce qui fait l'ordinaire, la grâce et la dureté des saisons méditerranéennes. Étonnant et accablant les voyageurs « nordistes », en des temps qui ignorent les ventilateurs électriques, les climatiseurs et la réfrigération<sup>518</sup>, la chaleur estivale écrase tout sous une « barre de lapis-lazzuli<sup>519</sup> ». À ce brûlant manteau de lumière succèdent les trombes automnales, puis les journées venteuses et froides des deux-trois premiers mois de l'année civile qui couvrent de nouveau le zénith d'un bleu sombre. Le

<sup>516</sup> G. Benoit-Guyod, *Bruat (...), op. cit.*, p. 231.

<sup>517</sup> Alain Quella-Villéges, *Le cas Farrère. Du Goncourt à la disgrâce*, Presses de la Renaissance, 1989, p. 48-52.

<sup>518</sup> Si la réfrigération industrielle et maritime date de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les premiers réfrigérateurs domestiques sont inventés dans les années 1920 par le Dano-Américain « Chris » Steenstrup. Inventée, au tout début du siècle, pour l'industrie, la climatisation ne devient pas commune dans les intérieurs nord-américains avant les années 1960. Ailleurs, la ventilation domestique reste manuelle et mécanique (l'éventail des Arlésiennes et des Japonaises, le *punkha* indien...), avant les premiers appareils électriques dans les années 1930-1940. Toute une stratégie d'esquive thermique, associant des jardins arborés, des rideaux de bois bien clos à des murs épais, reste encore bien vivace, alors même que la climatisation à l'américaine marche à grand train.

Clément Barniaudy, *Habiter au gré des vents en Méditerranée nord-occidentale*, soutenue le 2 décembre 2016, sous la direction de Dominique Crozat, Université Paul-Valéry, Université Paul-Valéry, 2016, p. 218.

<sup>519</sup> Théophile Gautier, *Voyage pittoresque en Algérie (1845)*, Droz, Paris, 1973, p. 172.

vent du Nord sec et froid, qui s'abat alors sur les voyageurs, surprend et accable parfois les voyageurs étrangers au Midi, qui supportent mal ce contraste entre le ciel éclatant et la vivacité de l'air<sup>520</sup>. Né dans le Gard, l'amiral Auphan évoque de bien durs hivers durant ses années d'internat chez les Assomptionnistes de Nîmes, quand, se réveillant dans les dortoirs non chauffés, « on trouvait le matin dans son pot à eau une mince pellicule de glace », tandis que le froid et le mistral joints lui infligeaient des engelures « à ne plus pouvoir fermer la main<sup>521</sup> ». Les enfants du Midi contemporains de Daudet et de Maurras sont également habitués à une diète pauvre en viande, mais abondante en pain, en fruits comme en légumes. Ceux qui sont nés à Nîmes, en Arles comme à Corte ont également appris, dès l'enfance, à reconnaître des odeurs et des bruits que le Midi français partage avec l'Italie, l'Espagne, la Grèce et certains cantons littoraux nord-africains : les senteurs de l'huile d'olive frite, insupportables alors pour tant de nez français, le goût de la pastèque et des melons, la clameur des fêtes votives, le braiment des ânes et des mulets, éternels compagnons des travailleurs, le froissement tonitruant des cigales, l'odeur des plantes de la garrigue ou du maquis. Cette éducation sensorielle et sensuelle atténue la surprise des méridionaux transplantés sous d'autres cieux méditerranéens. Élevé en Provence, le médecin de marine Charles Henri de Lespinois, évoque avec drôlerie son temps d'embarquement sur un aviso, le *Requin*, attaché en 1858 à la station des côtes méditerranéennes. Une évidente connivence, que nourrit une commune passion pour les jeux taurins, l'unit aux populations des lagunes languedociennes avec lesquels, occasionnellement, il peut se faire entendre en employant quelques mots de provençal. Élevé à Marseille puis à Toulon, avant d'entrer à Navale en 1894, Claude Farrère peuple le « journal de relâches et de traversées » qu'il rédige durant son année d'application sur l'*Iphigénie*, de cent clins d'oeil à sa « petite patrie ». Découvrant les terres algériennes, son expérience intime de la Provence lui sert à distinguer le bon grain de l'ivraie, le « beau » du « laid » :

« Dès qu'on sort un peu du centre », écrit-il d'Oran, « on a des échappées sur une campagne rousse, semée de rochers et de pinèdes qui rappellent la Provence d'une manière frappante. Du reste tout concourt à cette illusion (...). Avez-vous vu Nîmes, à midi, près de la Maison Carrée ; Marseille, - derrière la préfecture -, ou mieux encore Avignon, dans les rues qui grimpent au jardin public, eh bien Oran, c'est tout cela, mais rempli de burnous et d'uniformes...<sup>522</sup> ».

Le Midi toutefois n'est pas un. Avant que le tourisme de masse, l'urbanisation littorale et les grandes voies autoroutières n'en atténuent l'originalité après 1970, les territoires languedociens, provençaux et corses composent des mondes très singuliers<sup>523</sup>. Jusqu'à l'orée du XX<sup>e</sup> siècle, les piémonts cévenols héraultais et gardois, les estives des hauts cantons des Pyrénées Orientales, les

<sup>520</sup> Le géographe Clément Barniaudy dont les travaux portent sur l'action du vent sur les territoires méditerranéens, m'a fait l'amitié de me rappeler que Schopenhauer, en 1803, Stendhal, en 1838, Dumas en 1855, exprimèrent leur étonnement devant ces contrastes thermiques.

<sup>521</sup> Amiral Auphan, *L'Honneur de Servir*, France-Empire, 1978, p. 13.

<sup>522</sup> SHM-V-M, MS 269, Aspirant Bargone (qui deviendra C. Farrère), « Campagne de *L'Iphigénie* 1896-1897. Journal de Relâches et de traversées ».

<sup>523</sup> Jean-Pierre Lozato-Giotart, *Méditerranée et tourisme*, Masson, 1990.

rebords méridionaux du Massif Central, bien des cantons intérieurs corses enfin, sont des mondes « pleins », où les drailles, les cultures en terrasses, la trame serrée des villages, des fours à chaux, des cabanes de pierre sèche et des moulins rappellent toujours la présence humaine. Les cloches, les sonnailles des moutons, les chants des travailleurs animent un territoire rural qui ne fut jamais aussi densément peuplé qu'au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Le littoral est, en revanche, formé d'espaces très inégalement habités et fréquentés. En Provence, mais bien plus encore sur les côtes languedociennes, roussillonnaises ou corses, les ports comme les établissements industriels — telle la dynamiterie de l'anse de Paulilles<sup>524</sup> — sont des isolats, que séparent des « immensités » vides, laissées aux pêcheurs itinérants, aux sauniers, aux gabelous comme aux bergers<sup>525</sup>. Avec ses spécificités locales, ce monde côtier est constitué d'environnements olfactifs et sonores bien distincts : les sonnailles des troupeaux en Camargue, le roulement des tonneaux que l'on fait avancer sur les pavés des quais de Sète d'une main puissante en les faisant courir sur la tranche, l'odeur du goudron végétal, les senteurs comme les cris du marché aux poissons à Toulon, la puanteur estivale de ses égouts, les oeufs de murges salés et pressés, l'anguille dépecée puis rôtie. Autant de joies, de sons, d'odeurs qui unissent les Agathois ou les Sétois aux Martigaux comme aux Tropéziens<sup>526</sup>. Né à Toulon en 1797, où il lutte contre la première frappe cholérique de 1834, le médecin de marine Hubert Lauvergne rappelle les impressions fortes, mais pas toujours favorables, qu'inspiraient à ses proches le quartier populaire de Saint-Jean, « une macédoine de peuples (...) que dans notre enfance nous avons en antipathie et que dénommions *lei San Janens*<sup>527</sup> ». Un demi-siècle plus tard, Claude Farrère revient avec complaisance sur son expérience juvénile des ports provençaux qu'enrichit et dilate la croisière d'application sur l'*Iphigénie* en 1896-1897<sup>528</sup> : « Ce n'est point d'aujourd'hui que je connais Toulon, et le quai de la vieille darse, avec ses bazars, ses cafés et ses petits bateaux<sup>529</sup> ». Évoquant croisière d'application sur le *Duguay-Trouin*, le CV Duroch s'inspire également de son enfance et de son adolescence toulonnaises pour jauger ici à Naples, là en Grèce, les similitudes et les singularités olfactives, communautaires et sociales<sup>530</sup>.

Sur cette étroite bande côtière ponctuée de ports maritimes, fluviaux et lagunaires, les expériences sensibles ou sensorielles sont trop singulières pour croire le Nîmois, le Gangeois ou le Perpignanais « enfants de la Méditerranée », ce qu'ils ne sont pas, pas plus que ne sont alors

<sup>524</sup> <https://www.ledepartement66.fr/dossier/le-site-classe-de-lanse-de-paulilles>.

<sup>525</sup> André de Reparaz, « Diversité et évolution des structures agraires corses (deuxième article) », *Méditerranée*, 3<sup>ème</sup> année, n° 1, 1962, p. 51-72 ; P. Louvier (sous la dir. de), *Le Languedoc et la mer (...)*, op. cit., 1<sup>ère</sup> édition 2012, p. 7-20.

<sup>526</sup> Alphonse Daudet, « Paysages gastronomiques », *Contes du Lundi* (1873), *Oeuvres complètes*, t. 1, La Pléiade, 1986, p. 758 ; Stéphane Giocanti, *Maurras le chaos et l'ordre*, Paris, Flammarion, 2006, p. 25-31 ; Bernard Paire, « Comme une corvette à flot ». *Alphonse Daudet ou la fascination du naufrage*, Nîmes, C. Lacour, 1999, p. 9-14.

<sup>527</sup> M. Lauvergne, *Choléra-morbus en Provence, suivi de la biographie du docteur Fleury*, Toulon, Aug. Aurel, 1836, p. 22

<sup>528</sup> Alain Quella-Villéger, *Le cas Farrère. Du Goncourt à la disgrâce*, Presses de la Renaissance, 1989, p. 48-57.

<sup>529</sup> SHM-V-M, MS 269, Aspirant Bargone (qui deviendra C. Farrère), « Campagne de L'*Iphigénie* 1896-1897. Journal de Relâches et de traversées ».

<sup>530</sup> CV Duroch, *Souvenirs (...)*, p. 85-85 ; 88-89.

« enfants de l’Océan » les cultivateurs cauchois ou les Picards du Vimeu<sup>531</sup>. L’enfance de bien des hommes de lettres méridionaux se déroule le dos tourné à la mer qui, découverte à l’âge adulte, est alors passionnément aimée. Né en 1810, le Tarnais Maurice de Guérin découvre l’Océan à 22 ans et doit cette expérience inoubliable à l’amitié qui le liait à Laménais, comme à certains poètes bretons. En revanche, sa soeur Eugénie, qui lui survit neuf années, ne quitte presque jamais sa région natale et n’approchera pas la Grande Bleue<sup>532</sup>. Le Nîmois Alphonse Daudet (1840-1897), que les embarras familiaux et la pauvreté menèrent de Lyon à Paris, découvre, jeune homme, les populations et les territoires méditerranéens où se déploie alors son amour des choses et des sociétés marines, aiguisé par sa jeunesse lyonnaise et ses errances rhodaniennes<sup>533</sup>. Fin connaisseur du bas-Rhône, le Gardois d’adoption Alexandre de Lamothe (1823-1897)<sup>534</sup> a-t-il mis des souvenirs éblouis de sa jeunesse en décrivant en ce passage un peu convenu la découverte du Grau-du-Roi par un jeune mousse avignonnais, Espérit Cabassu ?

« À l’extrémité du canal bordé de maisons blanches et terminé par une haute tour dont le soleil faisait étinceler le dôme de cristal, il venait d’apercevoir une large bande bleue à reflets violacées, rayée à l’horizon par une barre éblouissante comme de l’argent en fusion. (...) Ça et là sur la nappe bleue, des bateaux de pêche, les uns grands, les autres à peine visibles se dirigeaient avec un balancement régulier vers le port. On eût dit à cette distance une volée d’oiseaux, leurs ailes blanches ouvertes, se détachant sur le fond d’or et de pourpre de l’horizon<sup>535</sup> ».

Quand et comment les matelots avignonnais, les chauffeurs nîmois, les mécaniciens aveyronnais, cévenols ou toulousains ont-ils découvert la Méditerranée avant leur entrée au service ? Dans quelles circonstances les bordaches toulousains, viganais ou mendois ont-ils connu ces paysages portuaires et côtiers qu’ils retrouveront, officiers navigants, en longeant les côtes du Latium, de l’Algérie et de la Grèce ? Les dossiers personnels, où sont portées des indications biographiques sommaires, signalent les permissions exceptionnelles, mais ne parlent guère de l’enfance. Dans leurs souvenirs, les officiers navigants, les commissaires comme les médecins de marine évoquent assez rarement leur vie enfantine, et parfois pas du tout. Selon un schéma banal, les récits débutent avec les premières années scolaires. En outre, le plus gros des témoignages imprimés a été produit par des « Ponantais » et des hommes venus de l’intérieur, — Decoux,

<sup>531</sup> Les souvenirs de l’abbé Bernard Alexandre, enfant du Havre, qui vécut la fin de la société rurale agraire cauchoise montrent bien les rapports distants et fort occasionnels de ses paroissiens avec la mer, dont ils n’étaient distants que d’une vingtaine de km. Cf. B. Alexandre, *Le Horsain*. (...), *op. cit.*, p. 29-63, 185-198.

<sup>532</sup> Maurice de Guérin, « Journal », dans Théophile Briant, *Les plus beaux textes de la mer*, Paris, La colombe, 1951, p. 65-66. Un salut amical et reconnaissant à Michel Fourcade qui m’a fait découvrir l’existence et l’intérêt historique de ce poète.

<sup>533</sup> S. Giocanti, *Maurras* (...), *op. cit.*, p. 25-31 ; B. Paire, « *Comme une corvette à flot...* » (...), *op. cit.*, p. 9-13, p. 17.

<sup>534</sup> Né à Périgueux, admis à l’école des Chartes en 1864, archiviste du Gard, où il semble avoir fait toute sa carrière, Alexandre de Lamothe consacra une partie de sa production savante et littéraire au Gard (par ex. *Coutumes de Saint Gilles*, 1873). Il voyagea en Méditerranée et donna un récit de voyage *De Marseille à Jérusalem* en 1879. Cf. « LAMOTHE Alexandre BESSOT de, Pierre Alexandre ». Notice bio-bibliographique trouvée sur le site du CTHS dont Lamothe fut un membre correspondant : <http://cths.fr/an/prosopo.php?id=1654>.

<sup>535</sup> A. de Lamothe, *Espérit Cabassu* (...), *op. cit.*, p. 23.

Rondeleux, Robert et d'Argenlieu —, dont la jeunesse se déroule dans leurs régions d'origine avant leur entrée à Navale. L'expérience de la mer dans leurs enfances est bien plus une affaire d'opportunités que de proximité. Venant d'un milieu aisé du Bourbonnais, Marcel Rondeleux (1870-1941), qui entre à Navale en 1887, découvre la Bretagne durant de longs congés estivaux et, dès l'enfance, tombe amoureux de ses eaux et de ses ports<sup>536</sup>. Le chapitre que l'amiral Auphan, né en 1894 dans l'arrière-pays gardois, consacre à son enfance est significativement silencieux. S'il évoque de brèves sorties régionales (Carcassonne) puis dans la région parisienne sous l'austère surveillance d'ecclésiastiques et de parents, pas une fois l'amiral n'évoque les ports méditerranéens ni les hauts-lieux du passé catholique, ainsi l'église Saint-Louis d'Aigues-Mortes. S'il faut en croire ses souvenirs, qu'il rédigea après avoir relu sa correspondance juvénile, l'amiral aurait découvert la Méditerranée à la fin de 1911, peu après après son admission à Navale, en rencontrant à Toulon un parent éloigné, officier de marine<sup>537</sup>.

## **2. Les centres méditerranéens dans la formation navale : une part importante, mais spécialisée**

Si la figure des grands marins (prétendument) ignorants, mais parfaits manoeuvriers, tels Surcouf ou Jean Bart, hante inlassablement les débats sur l'apprentissage maritime, la Restauration rétablit un système d'éducation navale savant, que les derniers Bourbons avaient dessiné avant 1789. L'idéal de l'officier de Marine très instruit, dont les figures tutélaires sont le savant ingénieur Jean-Charles de Borda et le comte de La Pérouse, est conservé par les régimes successeurs. Façonner un officier de marine de la monarchie de Juillet au Second empire passe par une formation en école de deux années, rigoureusement surveillée, pour ne pas dire cloîtrée, avant que les premières affectations ne complètent ce socle de savoirs théoriques et pratiques. Très attachée aux concours et par souci d'efficacité, la Troisième République défend et promeut la scolarisation de l'enseignement naval, étendu à de nouvelles branches : la torpillerie, l'électricité, la TSF enfin au tournant XX<sup>e</sup> siècle. Jugée trop savante par ses adversaires, cette éducation est néanmoins doublée d'exercices pratiques qui se généralisent et s'uniformisent, au milieu du siècle, avec l'établissement de croisières réglementaires<sup>538</sup>. Si les cadres matériels comme les pratiques pédagogiques de l'École navale changent peu entre 1870 et 1914, les deux premières années de la formation initiale sont prolongées, sous le Second empire, d'une année d'application sur un navire-école, détaché dans l'Atlantique et le bassin méditerranéen. On attend de cette croisière qu'elle affine les esprits des aspirants, renforce leurs corps et les familiarise aux mondes proches et lointains. Une fois leur

<sup>536</sup> Marcel Rondeleux, *Les derniers jours de la Marine à voiles, (souvenirs maritimes)*, Paris, Plon, 1929, p. 11-20.

<sup>537</sup> Amiral Auphan, *L'Honneur (...), op. cit.*, p. 25.

<sup>538</sup> Sur ces débats entourant l'éducation navale, la synthèse (caustique) de Philippe Masson est indispensable, mais elle parle peu des campagnes d'application et des entraînements ponctuels qui rythment la vie à Navale. On prendra soin de relire le jugement pondéré de Théodore Ropp, qui voyait dans les systèmes français et prussien une organisation bien plus humaine et judicieuse que le vieux système de la *Navy*, tardivement abandonné. P. Masson, *Histoire de la Marine (...), op. cit.*, I, p. 68-73; T. Ropp, *The Development of a Modern Navy. (...), op. cit.*, p. 43-44.

première éducation menée à terme, la carrière des officiers de marine alterne les postes à terre, les commandements à la mer que ponctuent des stages de spécialisation ou de perfectionnement.

Comme dans les autres marines européennes, la formation professionnelle des officiers de marine et des cadres de la Marine s'effectue pour une part à terre et, pour une part, à la mer. Si Paris conserve, tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, un rôle constant dans la formation des spécialistes et la promotion des talents, les exigences du métier, les traditions portuaires, l'imitation enfin du modèle britannique délocalisent une partie de cette formation au profit de quelques villes de province : Angoulême avant 1830, Bordeaux à la fin du siècle, mais surtout les ports de guerre. Considérable dans le domaine médical, la part de Toulon s'avère également d'une certaine importance dans deux spécialités combattantes de premier plan : l'artillerie navale et la torpillerie. Initialement modeste, le rôle de Toulon dans l'éducation proprement navale tend, enfin, à se consolider à la fin du siècle.

## **2. 1. Paris et la région parisienne : un centre manufacturier et scientifique essentiel pour la Marine**

Sièges des administrations navales et coloniales, où se joue donc le destin de tous les projets novateurs, les capitales des grandes puissances maritimes et leurs environs proches offrent l'avantage d'associer dans une même agglomération les meilleures institutions savantes et scolaires, les centres de perfectionnement les plus réputés, mais également un tissu manufacturier engagé dans les techniques de pointe.

Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, Londres et Paris accumulent ces atouts que posséderont plus tardivement Berlin, Saint-Pétersbourg et Rome<sup>539</sup>. En France, la combinaison de laboratoires, d'usines, de centres de recherche voue la capitale et sa proche banlieue (Saint-Denis, Saint-Ouen) à jouer un rôle important dans l'éducation navale, l'apprentissage d'expertises rares et l'avancement d'innovations importantes.

### **2. 1. 1. Une concentration d'écoles préparatoires et de centres de perfectionnement**

Orientée précocement vers les mathématiques et les sciences associées, telles que l'astronomie, l'instruction d'un officier de marine exige une préparation savante de bon niveau que seules peuvent offrir certaines écoles ou « flottes » provinciales— Saint-Charles à Saint-Brieuc — et surtout parisiennes. Outre les lycées renommés de la capitale, particulièrement Saint-Louis puis à la fin du siècle, Janson-de-Sailly, plusieurs « boîtes à concours » parisiennes ont la réputation méritée de préparer efficacement aux différentes écoles et institutions vouées au service de la Marine. : Stanislas et son antenne de Saint-Brieuc, la pension Barbet, l'institution Massin, jouxtant le lycée Charlemagne, Sainte-Barbe enfin. Quelques établissements de la proche banlieue, ainsi la pension Morin de Fontenay-aux-Roses, complètent ce dense système de bachotage. Autant

---

<sup>539</sup> À titre d'exemple, l'amiral Codrington, qui sert en Tunisie en 1835 puis au Levant avant la seconde crise de Syrie, passe les années 1836-1838 à excursionner dans les îles Britanniques, non sans suivre à la *Royal Institution* les cours de Faraday et de Brand. Lady Bouchier, *Selections from the Letters (private and Professional) of Sir Henry Codrington, admiral of the Fleet*, 1880, Londres, p. 75.

d'institutions qui font donc de Paris et de ses proches environs le premier centre de préparation à l'École navale comme aux corps dépendants de la Marine<sup>540</sup>. Pas moins de 79 bigors sur les 610 admis à Polytechnique ont passé leur baccalauréat soit à Paris, soit dans les communes du département de la Seine. Si les « X » admis à l'École navale ne sont qu'une minorité, la quasi-totalité du corps des ingénieurs maritimes et tous les hydrographes proviennent de Polytechnique<sup>541</sup>. Formant les experts attitrés de la défense des côtes métropolitaines et coloniales, les officiers de l'artillerie de marine sont également des anciens de l'École polytechnique dont ils représentent, après 1870, entre 5 et 10 % d'une promotion. Loin de se réduire, la polarisation parisienne des centres d'excellence, indispensables pour toute carrière supérieure, et des écoles de spécialisation se confirme tout au long XIX<sup>e</sup> siècle. Passant de Brest à Anvers (1810), d'Anvers à Toulon (1814), de Toulon à Brest (1816) puis de Brest à Lorient (1830), l'École d'application du Génie Maritime s'installe, en 1854, dans la capitale. Autre institution savante, l'École centrale des Arts et Manufactures (1829), qui fait la liaison entre l'École polytechnique, sise alors sur la Montagne Sainte-Genève, et les Écoles provinciales des Arts et Métiers, facilite la formation professionnelle des mécaniciens de la Marine. Proche et éloignée, la couronne parisienne accueille également plusieurs centres de perfectionnement et d'essais dont la Marine à besoin. C'est à Fontainebleau, où elle s'établit après la guerre de 1870, que l'École d'application du Génie et de l'Artillerie instruit les élèves officiers de l'artillerie de marine. Sous le Second empire, une commission travaille à Vincennes pour recevoir et contrôler les blindages navals<sup>542</sup>. La région parisienne et sa grande périphérie disposent, enfin, des centres nécessaires au perfectionnement militaire. Le centre de Joinville reçoit des candidats à l'école d'escrime, tandis que l'école régionale du camp de Châlons admet les capitaines d'armes et les sergents d'armes des escadres pour des périodes d'entraînement<sup>543</sup>.

Comme centre administratif de la Marine, la capitale joue également un grand rôle dans le perfectionnement des savoirs navals. Tout au long du premier et du second XIX<sup>e</sup> siècle, de jeunes officiers subalternes et supérieurs, remarquables et poussés par d'influents patrons, apprennent dans les commissions et les conseils techniques parisiens les rouages de la haute administration navale. L'un des pionniers de la marine à vapeur, l'amiral Labrousse (1807-1871) est repéré, au tout début de la décennie 1840, pour ses travaux et son expérience acquise au Levant. Appelé à Paris, il y publie une étude pionnière sur les hélices, travaille au sein d'une commission technique et réalise plusieurs mémoires transmis, lus et soutenus par d'influents personnalités. Alternant les séjours parisiens et les missions d'étude en France comme à l'étranger, le commandant Labrousse quitte enfin la

<sup>540</sup> Alfred Barbou, *L'Amiral Pothuau*, Jouvett et Cie, éditeurs, 1882, p. 9-10 ; Amiral Auphan, *L'Honneur de servir*, *op. cit.*, p. 16-20 ; BATTISTI, I, p. 315-316 ; B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 24-25 ; J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux (...)*, vol. I, p. 53 ; Marc Nadaux, *Un officier de marine dans son siècle Léon Briot 1827-1876*, Parçay-sur-Vienne, Mens Sana, 2011, p. 33 ; T. Vaisset, *L'amiral d'Argenlieu (...)*, *op. cit.*, p. 35-45.

<sup>541</sup> O. Chapuis, « L'École Polytechnique (...) », art. cité, p. 32-36.

<sup>542</sup> Michel de Lombardès et *al.*, *Histoire de l'Artillerie française*, Limoges-Paris, Lavauzelle, 1984, p. 221 ; René Estienne, « Dupuy de Lôme et le Napoléon », dans *Marine et Technique (...)*, *op. cit.*, p. 210-211.

<sup>543</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-17, Major général Brest aux commandants de l'escadre, 25 novembre 1880 ; *ibidem*, Le même aux mêmes, 2 janvier 1881.

capitale en 1846 pour recevoir le commandement du *Chaptal*, un bâtiment à hélice réunissant un certain nombre de ses suggestions<sup>544</sup>. De retour dans la capitale en 1848, cet officier y reprend ses travaux et sa coopération avec l'entreprise Cavé, afin de mettre au point un arbre à manivelles équilibrées permettant de libérer les bâtiments des secousses entraînées par la mise en route de l'appareil propulsif<sup>545</sup>. Une partie des centres de perfectionnement dont l'institution a besoin sont naturellement établis dans la capitale. Fondée à l'extrême-fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour accueillir des lieutenants de vaisseau doués et travailleurs, l'École supérieure de la Marine — la future École de Guerre Navale —, installe ses quartiers rue de l'Université et demeure à Paris où elle profite du « concours de toutes les illustrations si nombreuses » que renferme la capitale<sup>546</sup>. Paris est également un centre majeur d'approfondissement des savoirs naturalistes, médicaux, hydrographiques et astronomiques. En 1841, le laboratoire de chimie du Jardin des Plantes participe ainsi aux essais sur les cuisines distillatoires de la firme Peyre & Rocher afin de déterminer la consommation en charbon nécessaire et les améliorations à apporter à ces appareils<sup>547</sup>. Sous la Restauration et la monarchie de Juillet, les chercheurs du Muséum d'histoire naturelle préparent les officiers de santé aux travaux qu'ils auront à mener dans les mers lointaines<sup>548</sup>. Si le type de ces marins-savants, tel que les Lumières l'ont façonné, disparaît progressivement au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, Paris demeure un haut lieu du dialogue naval et scientifique. L'Observatoire du Bureau des Longitudes de Montsouris, fondé en 1875 par l'amiral Ernest Mouchez (1821-1892) puis confié à des marins, est un centre de formation astronomique bien connu où les jeunes officiers doués sont envoyés en stage pour constituer un noyau de spécialistes<sup>549</sup>. Placé de 1871 à 1893 sous la direction de l'amiral Edmond Pâris<sup>550</sup>, le musée de la Marine du Louvre dispose d'un réseau d'officiers-correspondants dont les collectes bénéficient aussi à d'autres institutions savantes, géographiques ou ethnographiques<sup>551</sup>. À la fin du siècle, l'École des Langues Orientales comme les institutions érudites parisiennes offrent leur expertise aux officiers, militaires et marins, qui aspirent à l'apprentissage de langues rares avec le soutien intéressé de leurs administrations. S'il prétend vouloir suivre des cours de perfectionnement à Sainte-Anne, le jeune médecin Victor Segalen (1878-1919) « monte » à Paris en 1908 pour y apprendre le mandarin et s'initier à l'archéologie chinoise, puis bénéficie jusqu'à la Grande Guerre de voyages d'études de longue durée dans

<sup>544</sup> BRISOU, II, p. 582-588.

<sup>545</sup> *Ibidem*, p. 594.

<sup>546</sup> M. Gougeard, *La Marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*, Paris, Berger-Levrault, 1884, p. 8.

<sup>547</sup> BRISOU, II, p. 628.

<sup>548</sup> À titre d'exemple la *Coquille* sous le commandement du LV Duperrey et de son second, Dumont d'Urville. Cf. Y. Jacob, *Dumont d'Urville (...), op. cit.*, p. 56-59.

<sup>549</sup> G. Boistel, *L'observatoire de la Marine et du Bureau des longitudes au parc Montsouris, 1875-1914*, Paris, Edite/IMCCE, 2010 (non consulté) ; F. Schwerer, *Souvenirs (...), op. cit.*, p. 100-102.

<sup>550</sup> J. -B. Bruneau, P. Louvier et T. Vaisset, « Guerres contemporaines (...) », art. cit., p. 183-184.

<sup>551</sup> G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...), op. cit.*, vol. 3, p. 469.

l'Empire du Milieu<sup>552</sup>. Paris est également une étape importante dans les recherches savantes de certains médecins qui, sortis des écoles de santé des ports, passent leur doctorat dans la capitale<sup>553</sup>. À son retour d'une grande croisière dans les eaux tropicales, Jules Roux (1807-1877), futur directeur de la Santé à Toulon, monte à la capitale. Il y suit les cours de Dupuytren, avant de soutenir à Paris même sa thèse en 1833<sup>554</sup>. Entretenu par de nombreux articles, ses liens avec le monde médical parisien se poursuivent au contact des sommités contemporaines — Velpeau et Nelaton — et des jeunes talents tels que Broca<sup>555</sup>. Une fois mené à terme son *cursus honorum* au sein de l'administration sanitaire toulonnaise, Jules Roux revient à Paris pour y présenter plusieurs procédés et appareils nouveaux, avant de mener, comme inspecteur général, d'importantes réformes<sup>556</sup>. Cette assistance savante parisienne ne diminue pas loin s'en faut avec le temps.

À la fin du siècle, l'Institut Pasteur accueille des médecins de marine et des médecins militaires que leurs travaux comme leurs missions ultra-marines désignent comme des correspondants ou des membres à part entière de l'Institut. Ayant acquis à Brest comme à Hong Kong de solides bases en microbiologie, Albert Calmette est repéré pour ses travaux sur une altération du poisson, le « rouge de morue », à Saint-Pierre-et-Miquelon, puis est admis en 1890 comme stagiaire à l'Institut Pasteur dans le laboratoire d'Émile Roux (1853-1933). Ce dernier le forme aux méthodes d'investigation microbiologiste les plus avancées et le prépare à diriger le premier institut ultra-marin en Indochine<sup>557</sup>. Quatre années plus tard, Louis Simond suit le cours de microbiologie de l'Institut Pasteur qui lui permet, à Karachi en 1898, de confirmer les travaux de Yersin et d'identifier le vecteur de la peste<sup>558</sup>. Ce sont également vers les services des maladies vénériennes et l'Académie de Médecine que les hôpitaux des ports de guerre se tournent pour disposer de conseils et de pistes thérapeutiques. Dans les domaines cruciaux de l'océanographie et de l'électricité sous-marine, la capitale est, tôt ou tard, une étape dans les tours de France ou d'Europe des talents de la Marine. Si la faculté des Sciences de Nancy, où Julien Thoulet (1843-1936) mène ses recherches, est le berceau universitaire de l'océanographie française<sup>559</sup>, la fondation de l'Institut océanographique parisien, placé sous la double tutelle de l'Institut de Monaco

---

<sup>552</sup> Michel Sardet, « Victor Segalen et la Chine », *Histoire des Sciences médicales*, t. XLVII, n° 2, 2013, p. 189-194 ; <https://www.franceculture.fr/emissions/la-compagnie-des-auteurs/victor-segalen-23-toucher-la-chine>.

<sup>553</sup> Benoît Pouget, « *Un choc de circulations* », (...), *op. cit.*, p. 178-190.

<sup>554</sup> Dr. Ph. Aude, *Le docteur Jules Roux Inspecteur-Général du Service de Santé de la Marine, Sa vie, ses travaux*, Toulon, s. é., 1879, p. 10.

<sup>555</sup> *Ibidem*, p. 16.

<sup>556</sup> *Ibidem*, p. 30-35.

<sup>557</sup> Noël Bernard, *La vie et l'oeuvre de Albert Calmette (1863-1933)*, Paris, Albin Michel, 1961.

<sup>558</sup> « Simond (Paul Louis) », BRISOU-SARDET, p. 746-747.

<sup>559</sup> Camille Vallaux, « Nécrologie. Julien-Olivier Thoulet (1843-1936) », *Annales de Géographie*, t. 45, n° 254, 1936. p. 217-218.

et de la Sorbonne, assure à la capitale sa première place dans l'enseignement de cette branche<sup>560</sup>. Sa densité universitaire et scientifique permet également d'accueillir et de tester les technologies nouvelles. C'est enfin comme agglomération industrielle que Paris sert à la circulation des savoirs maritimes au sein des élites navales comme au perfectionnement des « talents », issus du Génie Maritime, mais aussi du *Borda*<sup>561</sup>.

### 2. 1. 2. La « révolution maritime » se joue aussi en région parisienne

Sous la Restauration et la monarchie de Juillet, la capitale et sa proche couronne — Ivry, Charenton, Caillot — forment un des premiers foyers de production et d'importation des machines à vapeur marines et fluviales. Non seulement, la navigation à vapeur sur la Seine suscite, dès 1816, l'intérêt des entrepreneurs nationaux, mais elle attire des ingénieurs et inventeurs insulaires, tel Wilson Pauwells. Les besoins d'une communication régulière entre Le Havre et Rouen sont une autre raison d'implanter des usines spécialisées dans cette filière. La Seine et ses canaux offrent en outre aux usines établies sur leurs rives de pratiques espaces d'expérimentation et de démonstration<sup>562</sup>. Ces éléments favorables, associés aux besoins industriels de l'agglomération, permettent le développement d'entreprises spécialisées, dont les meilleures — ainsi la compagnie de François Cavé ou l'usine Bouttevillain — sont soutenues par la Marine de Louis-Philippe. C'est ainsi Cavé qui réalise avec brio le premier navire en fer à hélice, le *Chaptal*, dont les essais furent conduits en 1846 sous la double surveillance du Conseil des travaux et du commandant Labrousse<sup>563</sup>. En dépit de quelques tâtonnements, le fini comme la qualité des travaux d'assemblage de la coque confirmèrent la réputation d'excellence de l'entreprise jusqu'à sa disparition au milieu du siècle. Foyer majeur des entreprises métallurgiques — Enfer et Cie —, horlogères et mécaniques — Bréguet, Maillot —, l'agglomération parisienne s'impose, après 1860, comme le centre majeur des technologies nouvelles de la « seconde révolution » industrielle. Les principaux constructeurs de phares français s'établissent à Paris, où est fondé le Dépôt central des phares et balises, et vendent au monde entier des éléments optiques comme des systèmes d'éclairage. La rue Royale trouve dans ce réseau d'entreprises spécialisées une grande partie de ses fournisseurs pour moderniser les unités à la mer. En 1898, les maisons Bréguet, Maillot, Mondollot, Enfer et Fils, Fixary, Sautter-Harlé et Cie, Dubosq sont comptées parmi les principaux fournisseurs de la Marine

<sup>560</sup> Ce savant, qui avait reçu l'aide de la Marine pour d'importantes recherches dans l'Atlantique, est chargé, à la fin du siècle, de faire des conférences aux stagiaires de l'École des Hautes Études de la Marine. SHD-V-M, 1 CC-261, École des Hautes Études de la Marine, « Conférences de M. Thoulet, Océanographie », 1897-98, ; Camille Vallaux, « Nécrologie. Julien-Olivier Thoulet (1843-1936) », *Annales de Géographie*, t. 45, n° 254, 1936, p. 217-218.

<sup>561</sup> Catherine Abeguilé-Petit, « Machinisme à vapeur et innovation dans la Marine sous la Restauration : l'affaire de l'ingénieur Frimot (1790-1866) », *Revue historique des armées*, 246, 2008, p. 100-109.

<sup>562</sup> Dominique Brisou, « Vapeur et navires de guerre », dans ouv. coll., *Marine et Technique (...), op. cit.*, p. 181 ; BRISOU, II, p. 382 ; 502 et 544.

<sup>563</sup> *Ibidem*, p.424 ; 592-593.

qui signale, dans son annuaire, une seule entreprise provinciale, la maison Stapfer, de Duclos et C<sup>ie</sup>, une fabrique marseillaise de moteurs<sup>564</sup>.

Associé aux réseaux des écoles et des centres de formation de haut niveau, ce terreau industriel fait de Paris l'un des berceaux de la recherche navale appliquée. La capitale est ainsi la première des étapes de ces tours de France et d'Europe qu'entreprennent des dizaines d'ingénieurs maritimes et d'officiers de marine. Alors que la base de Toulon reçoit, à la fin de la Restauration, deux bâtiments à vapeur et sa première drague à vapeur, Jean-Antoine Aza Vincent (1793-1855) quitte ce port pour monter à Paris où il visite des usines mécaniques et se familiarise avec les machines à vapeur. Prolongeant cette expérience en se rendant au Royaume-Uni, Vincent revient à Toulon où son activité culmine à la fin de la monarchie de Juillet comme directeur des constructions navales (7 janvier 1846-7 août 1848). Durant un court séjour parisien, le futur amiral Edmond Pâris (1806-1893) non seulement apprend l'anglais, mais suit les cours du Conservatoire des Arts et Métiers et s'initie à la propulsion vapeur, ce qui facilite sa nomination en 1834 au commandement du *Castor*, un des paquebots de la ligne Toulon-Alger. Au lendemain de la guerre de Crimée, un pionnier de l'emploi militaire de l'électricité, le LV Trève, se perfectionne dans cette branche en suivant les cours du professeur Despretz (1791-1863), avant de conduire dans la capitale des expériences de signalisation électrique qui suscitent l'intérêt de l'amiral Hamelin, alors ministre de la Marine<sup>565</sup>. À la fin du siècle, la place déterminante de la capitale dans la seconde révolution industrielle en fait, plus que jamais, une étape dans la vie d'un inventeur ou d'un innovateur. C'est à Paris et ses environs (Argenteuil) qu'ont lieu une partie des essais du *Goubet I* (1889) et du *Goubet II* (1895). Par la suite, l'importance parisienne dans le développement des sous-marins se confirme grâce aux liens étroits entre les institutions savantes, telle l'École Supérieure d'Électricité, le corps du génie maritime et des sociétés d'équipements. Pionnière de l'éclairage et de la motorisation électriques, la firme Sautter-Harlé fournit ainsi une machine au *Gustave-Zédé*, mis en chantier en 1891<sup>566</sup>. Parallèlement, cette entreprise, liée de près à la Marine, reçoit chaque année des stagiaires des écoles militaires spécialisées — artilleurs, polytechniciens, brevetés de l'École supérieure de la Marine, ingénieurs maritimes enfin — outre plusieurs dizaines d'ingénieurs et de marins étrangers<sup>567</sup>.

Paris ne peut toutefois prétendre assurer toute la formation des officiers d'une marine dont les chefs, inspirés par les vies des amiraux Nelson, Baudin et Hamelin, craignent une instruction professionnelle trop sédentaire et théorique et recommandent une éducation navale précoce et

<sup>564</sup> Bernard Rubinstein, « Les Phares en capitale », *Sauvetage*, n° 137, 3<sup>ème</sup> trimestre 2016, p. 30-32.

<sup>565</sup> Anonyme, *Quelques pages de la vie d'un marin. Le commandant Trève, d'après sa correspondance*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1887, p. 9-10.

<sup>566</sup> Dominique Brisou, *La propulsion du sous-marin français des origines à 1940*, Vincennes, SHD, 2007, p. 93 ; 102 et 112.

<sup>567</sup> Cf. SHD-V-M, 177-GG 2/5, « Pochettes d'invitations » (1905-1911).

pragmatique. Bien que cette critique soit un pont-aux-ânes de la littérature navale du temps, la maritimisation des professions vouées à servir la Marine est une priorité<sup>568</sup>.

## **2. 2. L'instruction navale entre Paris et les cinq ports de guerre : une nécessaire complémentarité**

Cet amarinage s'adresse, en premier lieu, aux élites venues des grandes écoles parisiennes. Initialement embarqués comme aspirants de première classe dès leur admission à Navale, les polytechniciens qui avaient choisi de servir la Marine manquaient trop d'expérience pour assumer sans bévues leurs fonctions. Il fut donc décidé, après 1864, de les amariner par un séjour d'une année sur un navire d'application<sup>569</sup>. Soumise à d'incessantes et significatives réformes, la professionnalisation de leurs condisciples admis à l'École du Génie Maritime entendait combiner l'excellence de l'enseignement polytechnicien avec le sens pratique et le coup d'œil qui s'apprennent à la mer et dans un arsenal. Durant le premier XIX<sup>e</sup> siècle, la formation par alternance des jeunes ingénieurs maritimes est donc menée dans les arsenaux dont l'industrialisation s'accélère après 1830 : Toulon, Brest et Lorient<sup>570</sup>. Sous le Second empire, des périodes obligatoires d'embarquement au début de leur carrière, mais également des stages dans les ports militaires et marchands, maintiennent cette instruction pragmatique. Le service hydrographique est également marqué par cette exigence des choses réelles de la mer. Sous la bienveillante tutelle de l'inamovible Beautemps-Beaupré (1766-1854) qui dirige leur formation jusqu'à sa retraite en 1848, les « X » admis au corps des hydrographes apprennent leur métier sur les côtes de France. La formation professionnelle des officiers navigants, des officiers de santé et des commissaires est également concentrée dans les ports de guerre : Toulon, Brest et Rochefort. Dans la formation des cadres de la marine, combattants et non-combattants, Brest monopolise la formation nautique jusqu'à la fin du siècle et Lorient, l'instruction militaire tandis que Cherbourg et Rochefort tiennent une place secondaire dans l'instruction militaire et nautique. Toulon assume, en revanche, une part notable de la formation des grand et petit états-majors dans trois domaines : la santé, l'artillerie navale et les « nouvelles armes », et retrouve, à la fin du siècle, un rôle majeur dans l'instruction des officiers supérieurs.

## **2. 3. Brest monopolise la formation nautique et Lorient l'instruction militaire**

Sous l'Ancien Régime, Toulon joue un rôle notable dans la formation des cadres de la Marine. Comme les autres ports de guerre, la base provençale assure la formation des élèves officiers et des gardes de la marine. La Révolution devait désorganiser cette filière. En établissant à

---

<sup>568</sup> Sur les conditions du recrutement par concours introduit en 1824 et ses suites, on relira avec profit les pages que Jean Martinant de Préneuf leur a consacrées dans sa thèse à l'École navale. J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux (...)*, *op. cit.*, vol. I, p. 34-53.

<sup>569</sup>BATTESTI, I, p. 312.

<sup>570</sup> Gérard Le Bouëdec, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon <sup>(1/2)</sup> », *Revue Défense Nationale*, vol. 806, n.° 1, 2018, p. 37-43.

Toulon en 1810, une des deux écoles flottantes de la Marine, le *Duquesne*, l'Empereur tente donc de relever une ancienne tradition<sup>571</sup>. La Restauration interrompt ce processus en 1818, en choisissant de former ses officiers sur les rives de la Charente entre Angoulême, où le collège royal de la Marine est fondé, et le port de Rochefort, d'où partent deux croisières d'une dizaine de mois chacune<sup>572</sup>. La connaissance des côtes métropolitaines comme l'apprentissage du commandement forment les bases de cette éducation maritime, moins négligée que l'on ne l'a écrit. Tandis qu'une corvette d'instruction rallie Toulon, sa conserve rejoint Brest, ces deux bâtiments alternant de station par la suite. Chaque croisière est alors l'occasion de ramener à Rochefort de nouveaux élèves. Trois années avant la suppression de « l'École royale préparatoire de la Marine » en 1830 et son remplacement par l'École Navale, le port de Brest devient le seul centre des futurs officiers de la Marine<sup>573</sup>. La base de Toulon, qui aurait pu prétendre partager la formation des élèves-officiers, n'est pas retenue sans doute, avance Yves Le Gallo, pour ne pas trop favoriser le port levantin<sup>574</sup> dont les commerçants ont considérablement profité de l'expédition d'Alger puis de la conquête de la Régence<sup>575</sup>. C'est donc dans la rade de Brest que l'École navale prend ses quartiers sur l'*Orion* (1827-1840), puis sur le *Borda* (1840-1864) dont le nom est donné à tous les bâtiments qui, avant la Grande Guerre, seront les navires-écoles des élèves-officiers de marine<sup>576</sup>. Les différents bâtiments qui servent aux exercices, comme aux croisières estivales, sont également attachés au port de Brest<sup>577</sup>. Sans détrôner Paris, dont les lycées et les boîtes à concours (ou « flottes ») sont très prisés, le port de guerre ponantais draine une partie des jeunes gens désireux de passer le concours de l'École Navale<sup>578</sup>. Le lycée de Brest jouit, en effet, de la réputation d'offrir une excellente préparation à l'École navale. Le lycée de Toulon et un collège catholique, qui reçoivent les « flottards » méridionaux et les fils de marins établis dans le 5<sup>e</sup> arrondissement maritime, sont en revanche des établissements de seconde importance. Les premières impressions navales des (aspirants) bordaches, du moins ceux qui ne sont pas issus des ports méditerranéens, ont donc toutes une saveur ... résolument ponantaise :

---

<sup>571</sup> Cf. La 7<sup>ème</sup> partie de la thèse de F. d'Agay, *La Provence (...), op. cit.*.

<sup>572</sup> Quand les moyens financiers le permettaient ...

<sup>573</sup> Un ancien Officier (pseudonyme de Flavien Pech de Cadel, ancien saint-cyrien), *Histoire de l'École navale et des institutions qui l'ont précédée*, Paris, Maison Quantin, 1889, p. 176-181 ; Géraldine Barron, « La formation des officiers de marine sous la Restauration », *Marine, science, technique*, 12/07/2011, <https://paris.hypotheses.org/10>.

<sup>574</sup> Yves Le Gallo, *Études sur la marine et l'officier de Marine. Brest et sa bourgeoisie sous la monarchie de Juillet*, t. 1, Paris, PUF, 1968, p. 183-187.

<sup>575</sup> Ivan Kharaba, « La Chambre de commerce de Toulon et l'Algérie. Histoire d'un projet colonial avorté », dans *L'esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2008, p. 320-321.

<sup>576</sup> Un ancien Officier, *Histoire de l'École navale (...), op. cit.*, p. 155-160, 177.

<sup>577</sup> Patrick Geistdoerfer, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au XXI<sup>e</sup> siècle des gardes aux « bordaches », *Technique & Culture*, n° 45, « Apprendre la Mer », 2005, 13 p. Consultation en ligne <https://tc.revues.org/1467>, p. 4-5.

<sup>578</sup> Jean-Philippe Zanco, *Boué de Lapeyrère 1852-1924. L'amiralissime gascon*, Orthez, Éditions Gascogne, 2016, p. 22.

« La rentrée de l'École navale est invariablement fixée au 1<sup>er</sup> octobre », écrit en 1889 un historien de l'institution, « et dès la veille, arrivent à Brest les nouveaux élèves. À cette époque de l'année, l'aspect de Brest est d'ordinaire peu attrayant. La ville resserrée dans l'enceinte des vieux remparts de Vauban, paraît sombre avec ses maisons de granit, noircies par la pluie, ses rues en pente, balayées par le vent âpre qui souffle de la mer. Le ciel est chargé de nuages, l'horizon est voilé de brumes, mais qu'importe (...)»<sup>579</sup> ».

Durant les deux années qui suivent leur premier embarquement sur le *Borda*, l'Atlantique Nord demeure l'horizon des bordaches. L'hiver et le printemps, leurs divers exercices ne dépassent guère les eaux du goulet de Brest ni la mer d'Iroise. « Nous formions l'équipage du voilier », écrit l'amiral Daveluy en parlant de ses jeunes années, « le poste de chacun ayant été affiché à l'avance dans les batteries. Dès l'arrivée à bord, nous montions dans la mâture pour larguer les voiles (...). Vers quatre heures du soir, on revenait au mouillage ; on serrait les voiles, puis on embarquait dans les embarcations pour revenir au *Borda*<sup>580</sup> ». L'été, les croisières d'entraînement sur les voiliers-écoles s'arrêtent, au Sud, aux côtes occidentales de l'Espagne et remontent jusqu'en Norvège. Les souvenirs des bordaches de la Belle Époque disent et redisent à l'envi l'effet ineffaçable de cette éducation maritime dans les eaux bretonnes et leurs parages atlantiques<sup>581</sup>. L'immersion bretonne et nord-atlantique est également la règle pour les novices, gabiers et timoniers, dont les bâtiments-écoles stationnent à Brest.

Dans une bien moindre mesure, les trois autres ports de guerre du Ponant participent à l'éducation nautique et militaire des cadres et des personnels de la Marine. À la fin du siècle, une école des pilotes des côtes Nord et Ouest est établie dans le port de guerre du Cotentin, qui devient le centre de formation des pilotes de la Marine. À l'extrême fin du siècle, les lois comme les décrets hostiles aux congrégations enseignantes entraînent l'installation des jésuites à Jersey, où leurs écoles - surnommées les « jésuitières » par leurs ennemis —forment un tiers des admis à Navale<sup>582</sup>. Si Rochefort, enfoncé dans les terres, n'est plus, après 1830, qu'une base de second ordre, ses infrastructures facilitent, en 1868, l'établissement de l'école des armes sous-marines de Boyardville où elle demeure jusqu'en 1883<sup>583</sup>. En 1829, l'installation du polygone des essais d'artillerie de Gâvres, à proximité de Lorient, oriente ce port breton vers les hautes technologies de pointe que sont alors l'artillerie rayée et le blindage. Sous le Second empire, Lorient devient également le premier centre d'instruction militaire de la Marine où les fusiliers marins se préparent aux nombreuses missions de maintien de l'ordre colonial et impérial que la Royale assume depuis 1815. À la veille de la Grande Guerre, la base morbihanaise y accueille les écoles des apprentis fusiliers marins et des tambours, indispensables avant l'électricité pour la transmission des ordres au combat, et toujours nécessaires pour les tâches protocolaires. Lorient est enfin le siège de l'école de

<sup>579</sup> Un ancien Officier, *Histoire de l'École navale (...)*, *op. cit.*, p. 257.

<sup>580</sup> DAVELUY, I, p. 6.

<sup>581</sup> À titre d'exemple : Amiral Auphan, *L'Honneur de Servir*, *op. cit.*, p. 25-32.

<sup>582</sup> Jean Martinant de Préneuf, « La républicanisation de la Marine à la Belle Époque », *Revue Historique de la Marine*, 14, 2011, p. 33 ; J.-B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, p. 26-30.

<sup>583</sup> Laurent Roblin avec la collaboration de Luc Féron, *La Royale à la Belle Époque. Photographies d'un marin ordinaire*, Saint-Cyr-sur Loire, Alan Sutton, 2010, p. 91.

mousqueterie de la Marine. Par le décret du 30 décembre 1900, l'implantation du centre des apprentis mécaniciens de la Marine fait enfin entrer Lorient dans le cercle des centres de formation nautiques<sup>584</sup>.

#### **2. 4. Trois secteurs fermement tenus par Toulon : la santé navale, l'artillerie et la torpillerie**

Sous la Restauration, Toulon a laissé à Brest le soin d'assurer la formation initiale des marins de l'État. Largement, mais pas totalement. Comme les quatre autres ports de la Marine, l'arsenal varois dispose d'une école secondaire de maistrance. Toulon joue également un rôle notable sous la monarchie de Juillet dans la formation des mécaniciens et des chauffeurs de la Marine. Comme ce port est, sous la monarchie de Juillet, le centre administratif et logistique des lignes vers l'Algérie et le Levant, une école spéciale dédiée à la formation des chauffeurs y est constituée dès 1838-1839<sup>585</sup>. Réorganisée et renforcée au milieu de la décennie suivante, l'instruction des personnels des machines se développe à Toulon comme à Brest. Comme centre de perfectionnement, la base varoise prend néanmoins le pas sur sa rivale bretonne à la fin du siècle, les mécaniciens passant leurs concours à Toulon, avant d'y suivre des cours de perfectionnement. En 1881, ce ne sont ainsi pas moins de 45 officiers marinières et personnels mécaniciens du port de Brest qui sont appelés à rallier la Méditerranée<sup>586</sup>. Si Toulon ne joue pas de rôle dans la formation initiale des officiers navigants, elle rend enfin, dès le milieu du siècle, des services distingués dans leur perfectionnement.

Constituée au début de la monarchie de Juillet, l'escadre d'évolutions est une sorte d'école d'application navale où les officiers subalternes apprennent le métier d'état-major et se familiarisent aux manoeuvres des vaisseaux et des divisions. L'esprit de cette formation, à laquelle tenait beaucoup le prince de Joinville, est préservé par la suite, en privilégiant les aspects techniques — la marche homogène des navires convertis et des mixtes au début de la décennie 1870— et tactiques. Sans détenir de monopole en la matière, l'escadre active est régulièrement appelée à expérimenter les systèmes d'armes et les matériels nouveaux. Constituées pour la circonstance, les commissions techniques forment une antenne flottante du Conseil des Travaux et donnent des avis que le ministère reprend pour généraliser tel ou tel matériel<sup>587</sup>. En 1896, la création de l'École de guerre flottante, formée d'une division de trois croiseurs, fait de Toulon le centre de perfectionnement le plus important de la Marine. Sous le commandement du CA Fournier, les élèves-stagiaires embarquent sur trois croiseurs, qui doivent rallier le pavillon du VA Gervais pour manoeuvrer de concert avant de se rendre en Tunisie. Il s'agit alors d'une expérience inédite de formation à la mer des futurs chefs de la marine française. Ceux-ci ne devaient-ils pas ainsi recevoir à bord une sérieuse instruction tactique, mais également une forme de remise à niveau stratégique, historique et

<sup>584</sup> « Historique des Écoles » dans <https://www.aemef.fr/historique/historique-des-ecoles>.

<sup>585</sup> BRISOU, II, p. 438-439 ; 443-446 ; 479 et 555-556.

<sup>586</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-17, PM-B aux commandants de l'escadre, 23 octobre 1880.

<sup>587</sup> *Ibidem*, Ministère de la Marine à l'escadre de Brest, 7 octobre 1880. (Sur les matériels Brotherhood et Gramme).

géographique<sup>588</sup> ? Dès la fin de l'année, l'expérience tourne court cependant, au profit d'une formation parisienne au sein de l'École supérieure de la Marine (ESM). Toulon demeure néanmoins l'un des lieux majeurs de formation des stagiaires de l'ESM. Sous la tutelle de l'amiral Roustan (1897-1898), les jeunes officiers passent un partie de l'été en Méditerranée au sein de l'escadre et visitent les établissements de l'arsenal. L'année suivante, les membres de l'ESM embarquent à Brest, croisent le long des côtes atlantiques puis rallient la Méditerranée centrale pour se familiariser avec les côtes algériennes, corses et provençales. Les années suivantes, cette formation ponantaise et méditerranéenne, inspirée des croisières de l'école d'application des aspirants de marine, se poursuit. Si le rôle de Toulon est secondaire dans l'éducation navale proprement dite, le port de guerre varois et ses dépendances assurent en revanche un rôle éminent dans trois secteurs décisifs : la santé, l'artillerie et les armes sous-marines, offensives et défensives, qui bouleversent, à la fin du siècle la tactique navale.

#### **2. 4. 1. Une grande école de santé navale longtemps associée à Montpellier**

Avant 1890, l'école de médecine navale de Toulon accueille et forme, avec ses rivales rochefortine et brestoïse, les officiers de santé appelés à servir à la mer comme dans les hôpitaux navals et coloniaux.

Bien que l'hôpital de Brest jouisse d'un grand prestige au premier XIX<sup>e</sup> siècle et supplante Rochefort, l'école de santé toulonnaise dispose d'atouts importants : un large bassin de recrutement régional, un jardin botanique de premier ordre avant sa destruction malencontreuse au milieu du siècle, des établissements hospitaliers remarquables. Outre l'hôpital naval, logé dans l'ancien couvent des Jésuites, un large bâtiment dont les contemporains parlent avec admiration, la Marine dispose d'un établissement spécifique : l'hôpital de Saint-Mandrier. Le niveau des études est passable au début du siècle, mais ne cesse de progresser, avant l'adoption du programme des facultés civiles en 1885. Ayant été formé à Toulon avant d'y assumer d'importantes fonctions comme prévôt de Saint-Mandrier en 1859, le médecin Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois a laissé des équipes médicales de son temps un portrait assez flatteur tout en reconnaissant que l'esprit d'autorité, pour ne pas dire le vice du mandarinat, dominait certains maîtres comme Marc Raynaud<sup>589</sup>. Tout au long du siècle, Toulon tient une certaine place académique dans la syphiligraphie et la dermatologie non vénérienne. Sans parler d'une « école » de médecine toulonnaise, plusieurs figures marquantes — André Fleury (1763-1835), Jean-François Hernandez

---

<sup>588</sup> SHD-V-M, BB 7-1471, « Instructions laissées à la division navale formant l'École de Guerre », 19 septembre 1896 ; SHD-V-M, 190 GG 2, Pochette « École Supérieure de Guerre Navale . Correspondance », CA Fournier au VA Cavalier de Cuverville, 16 octobre 1896 ; Paul Brière, *Le Vice-Amiral François-Ernest Fournier. Marin, diplomate, savant*, Floch, Mayenne, 1931, p. 140-143 ; Martin Motte, *Une éducation géostratégique. la pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, p. 388-389.

<sup>589</sup> « Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois, Témoignages, La Flotte de Napoléon III. Documents ». Le mandarinat médical est toutefois un prurit assez commun du monde hospitalier français avant (et encore) ces dernières décennies.

(1769-1835), Auguste Reynaud (1804-1887) — atteignent une notoriété nationale<sup>590</sup>. Jules Roux (1807-1877) tient une place particulière dans cette galerie de sommités médicales. Élevé en 1864 au grade de directeur du service de santé de Toulon où il servait depuis deux décennies, ce dernier suit de près les innovations chirurgicales. Spécialiste des opérations de l'abdomen et jugé très habile, Roux est également un des pionniers de l'anesthésie à laquelle il consacre de nombreux articles, à la fin de la décennie 1840. Cette curiosité et cette exigence façonnent les jeunes médecins qu'il forme<sup>591</sup>. Comme ses rivaux de Brest et de Rochefort, le service de santé de Toulon est enfin associé aux institutions savantes comme aux meilleures facultés de médecine nationales<sup>592</sup>.

Relevée au lendemain des troubles révolutionnaires, la faculté de médecine de Montpellier participe ainsi pendant sept décennies (1820-1890 environ) à la formation savante des médecins de marine<sup>593</sup>. Après la fondation de sa faculté en 1808, qui relance sa tradition sanitaire et pharmaceutique, la capitale de l'Hérault attire en effet les médecins de marine, en premier lieu les Toulonnais<sup>594</sup>. Entre 1830 et 1848, pas moins de 200 officiers de santé, entretenus ou auxiliaires, soutiennent leur thèse de doctorat dans la capitale universitaire languedocienne, où certaines années, les marins représentaient le tiers des docteurs diplômés<sup>595</sup>. Pour la seule année 1870, 35 des 85 thèses présentées à Montpellier sont soutenues par un médecin ou un chirurgien de la marine<sup>596</sup>. Suivant les dispositions du règlement de 23 juillet 1836, les officiers de santé ou chirurgiens de première classe sont invités à obtenir leur doctorat ce qui leur permet soit d'embrasser la carrière professorale et de recevoir d'importantes fonctions administratives soit de quitter la carrière navale

---

<sup>590</sup> ... et parfois polémique. Cf. Frédéric Macia et Benoît Pouget, « Jean-François Hernandez (1769-1835) et Auguste-Adolphe Reynaud. Deux chirurgiens de la Marine engagés dans la pratique de l'expérimentation humaine à propos de la syphilis à Toulon au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Yann Ardagna et Benoît Pouget, *La Syphilis. Itinéraires croisés en Méditerranée et au-delà XVI<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècle*, Presses Universitaires de Provence, 2021, coll. Sciences, Technologies, Santé, p. 377-392.

<sup>591</sup> Dr. Ph. Aude, *Le docteur Jules Roux (...), op. cit.*, p. 38-45.

<sup>592</sup> Né en 1763, Jean André Fleury sert essentiellement dans les ports ponantais avant de rejoindre Toulon en 1803 où il travaille trois années. En 1818, il retrouve ce port où il s'établit dans ses vieux jours, mais périt au service des cholériques en 1835. Cf. Art. « Fleury (Jean André) », BRISOU-SARDET, p. 321-322.

<sup>593</sup> Lydie Boule, « Présentation de la collection des thèses de médecine de Montpellier. Histoire de la Médecine navale », *Séminaires faits au Musée de la Marine*, fascicule VI, Années 1984-1985, p. 6 ; André Borgomano, « Les chirurgiens et les médecins de la Marine et la Faculté de Médecine de Montpellier aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », Conférence donnée devant la Société Montpelliéraine d'Histoire de la Médecine, Juin 2008 ; *idem*, « Les médecins de la Marine et la Faculté de Médecine de Montpellier », *Académie des Sciences et Lettres de Montpellier*, Séance du 28 mars 2011, p. 125-133.

<sup>594</sup> La relative proximité entre les deux villes méridionales n'était pas la cause majeure de cette attraction, aucune règle officielle ne reliant les ports de guerre aux facultés de médecine les plus proches. Les circonstances toujours incertaines entourant les permissions et la préparation des thèses interdisaient un strict amatelotage, d'autant moins envisageable que les communications ferroviaires comme les réseaux personnels permettaient de choisir assez librement entre Montpellier et Paris.

Art. « Chaleix (Jacques, Eugène) », BRISOU-SARDET, p. 167 ; art. « Fleury (Jean André) », *ibidem*, p. 321-322.

<sup>595</sup> Docteur André Borgomano, *Les chirurgiens et les médecins de la Marine et la faculté de Médecine de Montpellier aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*. Ce document non publié, fourni à la bibliothèque de médecine de Montpellier par l'auteur en juin 2008, est un répertoire complet des thèses soutenues par des médecins et des pharmaciens de la Marine. Nous remercions notre collègue Benoît Pouget de nous avoir communiqué la référence de ce répertoire et les personnels de la bibliothèque de médecine d'avoir mis à notre disposition ce document.

<sup>596</sup> Art. « Fonssagrives (Jean-Baptiste) », BRISOU-SARDET, p. 324-325 ; C. Gavalda et B. Pouget, « Du « front épidémique » (...) », art. cité.

pour s'établir. Considérant le tropisme montpelliérain, Jacques Léonard y voyait le succès d'une politique d'attraction complaisante, la soutenance étant moins ardue qu'ailleurs<sup>597</sup>. Certes, l'inscription en thèse à Montpellier des officiers de santé venus de Toulon est parfois une simple formalité précédée d'un bref déplacement. Les dédicaces des travaux doctoraux, mais également certaines remarques sur les pratiques médicales héraultaises montrent toutefois que cette démarche universitaire n'est pas une universelle formalité. De communes motivations savantes et sanitaires ont, en outre, joué dans le partenariat académique entre Montpellier et Toulon, ce dont témoignent les éminentes carrières montpelliéraines de plusieurs anciens médecins de marine : Charles-Louis Dumas (1765-1813), Joseph-Marie Dubreuil (1790-1852) et surtout Jean-Baptiste Fonssagrives (1823-1884). Élu le 16 juin 1864, ce dernier assume l'enseignement de l'hygiène, et s'occupe des soins aux vieillards comme aux enfants à Saint-Éloi<sup>598</sup>. Les préoccupations ordinaires des médecins de marine, appelés à servir outre-mer et dans les ports métropolitains et coloniaux, rejoignent en outre les questions les plus débattues du temps par les milieux savants : l'acclimatement européen aux pays chauds, la santé des travailleurs, les questions alimentaires, la lutte enfin contre les épidémies et surtout le choléra<sup>599</sup>. À la fin du siècle, les liens entre l'école du service de santé toulonnaise et Montpellier s'estompent avec la fondation de l'école de santé navale à Bordeaux en 1890<sup>600</sup>. Les médecins de Marine cessent désormais de se rendre dans la capitale de l'Hérault pour y soutenir leur thèse<sup>601</sup>. Toulon conserve toutefois une certaine importance dans le cursus des études d'un médecin naval.

Après l'ouverture de l'école de santé navale de Bordeaux puis la fermeture des écoles d'application de Rochefort et de Brest en 1895, Toulon — plus exactement le site hospitalier de Saint-Mandrier — concentre les moyens dévolus à la formation des stagiaires (ou « Navalais »), les anciennes écoles de Brest et de Rochefort devenant écoles annexes. Le stage toulonnais est alors

<sup>597</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...), op. cit.*, p. 230.

<sup>598</sup> Louis Dulieu, « Médecins militaires ou de la Marine titulaires des chaires à la faculté de médecine de Montpellier au XIX<sup>e</sup> siècle », *Centre d'Histoire militaire et d'études de défense nationales, Forces, Armées et Société*, 1-5 avril 1985, ESID, p. 55-60 ; André Borgomano, « Les médecins de la Marine et la Faculté de Médecine de Montpellier », Conférence présentée lors de la séance du 28 mars 2011, *Académie des Sciences et Lettres de Montpellier*, 2011, p. 125-133.

<sup>599</sup> L'article du Dr. Dulieu, cité ci-dessous, signale que la nomination de Dubreuil est avant tout une décision parisienne. Le médecin, d'origine rouergate, s'établit dans la ville où son fils deviendra une personnalité médicale de premier plan. Dr. Louis Dulieu, « Joseph-Marie Dubreuil. (...) », art. cité, p. 40 ; C. Gavalda et B. Pouget, « Du « front épidémique » à la Faculté (...), art. cité, p. 61-74.

<sup>600</sup> Pressentie en 1889, la ville de Montpellier ne sut ou ne put convaincre la Marine alors que Bordeaux, qui avait également de sérieux atouts universitaires, bénéficiait de plus solides traditions maritimes et coloniales et présentait l'avantage précieux d'être à la fois une ville méridionale et ponantaise, à égale distance de Cherbourg et de Toulon. Montpellier joua toutefois à deux reprises le rôle d'université-refuge au profit des écoles de santé des armées. Après 1870, la ville accueille l'école de médecine militaire de Strasbourg, puis, durant la seconde Guerre mondiale, sert d'asile aux enseignants comme aux étudiants de l'école de Santé de la Marine.

<sup>601</sup> Le souvenir des liens entre la Marine et Montpellier demeure toutefois. À titre anecdotique, j'entendis, il y a sept ans, un des membres d'un jury de thèse de médecine, appelés à juger un travail d'histoire sanitaire navale, rappeler cette filière maritime et citer le nom des grands médecins de marine ayant ultérieurement fait carrière à Montpellier. Cette mémoire s'explique par l'existence de dynasties médicales urbaines — un fait notable à Montpellier — et par le repli sur cette ville de l'École navale de Bordeaux durant la Seconde Guerre mondiale. Certaines figures de la Société Montpelliéraine d'Histoire de la Médecine (fondée en 1951) ont également connu les dernières heures de l'empire colonial et conservent le souvenir de l'engagement ultra-marin des médecins de la Marine (Calmette par ex.). Très animées, leurs réunions mensuelles entretiennent ces souvenirs en voie d'extinction.

pour les « Navalais » sans expérience méridionale leur premier contact avec le monde méditerranéen, contact parfois décevant, parfois enthousiaste. Brestois « renforcé » et bordelais de coeur, Victor Segalen traduit-il le sentiment de ses pairs quand il découvre Toulon plongé sous la pluie et la grêle en février 1902, alors qu’il attendait y voir le « soleil de Provence » ? Décrivant la ville comme « un vieux ponton sale, ancré dans la vase puissamment vidangère », ses premières impressions, moqueuses, marquent son désarroi devant une rade, une ville, des couleurs enfin qui l’agacent et le troublent<sup>602</sup>.

#### 2. 4. 2. L'école de canonnage de la Marine et le premier centre d'essai des armes sous-marines

Au commencement des années 1830, l’artillerie devient (*at last* !) une des priorités et techniques du commandement qui assimile les leçons tactiques des *French Wars* et de la seconde guerre anglo-américaine. Une poignée d’officiers aguerris et très exigeants — tels Lalande et Joinville — font de cette branche une spécialité de premier plan d’autant plus indispensable que l’escadre d’évolutions est la principale force de dissuasion navale. En 1837, c’est la *Sabine*, une corvette-école d’artillerie venue de Brest, qui conduit des expériences de tir sur les « principaux points du littoral de la France, en Corse, et sur la côte d’Italie<sup>603</sup> ». Les atouts logistiques et climatiques de la côte varoise, la proximité de l’arsenal de Toulon et de l’escadre d’évolutions concourent à établir en Méditerranée un vaisseau-école de canonnage. Ce navire est également chargé de conduire plusieurs séries d’expériences afin d’éprouver la valeur des armements et des matériels nouveaux. Ainsi la correspondance du commandant du *Montebello*, le CV Gicquel des Touches traite, entre 1862 et 1865, de l’artillerie nouvelle, rayée et se chargeant par la culasse<sup>604</sup>. S’entraînant dans la rade des îles d’Hyères, plusieurs centaines d’apprentis-canonnières et de canonnières brevetés subissent une éprouvante période d’entraînement de huit mois avant de retrouver leurs ports et leurs navires. De haute tenue, cette formation se poursuit sous la Troisième république avec le constitution d’une division et l’établissement de cours spécifiques, à terre, pour les officiers<sup>605</sup>. Cette orientation militaire est renforcée par l’essor des armes sous-marines dans le dernier tiers du siècle. Bien que l’école des torpilles de Boyardville soit le berceau de la torpillerie, Toulon prend sa place quand le ministère de la Marine décide, en 1872, le développement des défenses portuaires et côtières sous-marines et la relance des essais. Non seulement, la quasi-absence des marées facilite le mouillage des armes à détonation électrique, mais les rudiments techniques des mines et des torpilles peuvent être enseignés par les cadres de l’école de pyrotechnie,

<sup>602</sup> D. Gisserot, « Les grandes heures de la médecine navale à Toulon. Segalen et la première radiographie médicale connue du Var », *ASNOM*, 134, 97<sup>e</sup> année, Juin 2017, p. 45-47.

<sup>603</sup> A. Barbou, *L’Amiral Pothuau, op. cit.*, p. 21-22; 25-26.

<sup>604</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-13, CV Albert-Auguste Gicquel des Touches, commandant le *Montebello*, cahiers de correspondance officielle (1862-1865).

<sup>605</sup> La frégate cuirassée *Couronne* sert d’école de canonnage de 1881 à 1909. Un incendie qui détruit ce bâtiment entraîne son remplacement par le *Tourville*.

établie à Toulon le 18 décembre 1840<sup>606</sup>. Les besoins de la Marine en marins-torpilleurs comme le développement des flottilles spécialisées encouragent la constitution d'une école de torpillerie sur le *Japon*, un transport mouillant à Toulon. Transférée de Boyardville, l'École des apprentis-torpilleurs est établie sur l'ancien vaisseau *Algésiras* qui, incendié, est remplacé par le *Cécile*. À la fin du siècle, cette école de torpillerie s'impose comme un centre de formation nationale. En 1898, l'école déménage de nouveau sur le cuirassé *Marceau* évoluant toujours entre Toulon et la rade d'Hyères<sup>607</sup>. Tous les ans, les stagiaires de l'École du Génie et de l'École de l'application de l'Artillerie et du Génie sont accueillis pour une dizaine de jours à Toulon où leur sont montrés l'arsenal, les ateliers spécialisés, des projecteurs électriques et les postes de mise à feu (« d'inflammation ») des mines sous-marine. Enfin, la mise à l'eau puis le tir d'une torpille concluent le stage. C'est également Toulon qui assure l'essentiel de la vérification annuelle et du réglage des torpilles automobiles. Le port de Rochefort doit entretenir 72 torpilles automobiles, signale une note du 10 septembre 1890, tandis que la commission du réglage des torpilles de Toulon gère un parc de 379 projectiles, outre ceux qui sont « en service à bord de l'escadre, de l'*Algésiras* et des bâtiments armés<sup>608</sup> ». Si les conditions naturelles, particulièrement favorables au réglage des torpilles comme à l'entraînement des personnels, ont bien sûr joué dans le déplacement de la torpillerie sur les côtes varoises, d'autres facteurs techniques et industriels ont épaulé ce mouvement. Le port de guerre de Toulon peut ainsi s'appuyer sur les ressources de La Seyne, foyer historique des FCM, comme sur les ateliers spécialisés des Bormettes, installés à La Londe où la société Schneider déploie une partie de ses équipements en 1907. Tandis que les armes sont montées puis fabriquées en 1913 dans les ateliers de La Londe, la société mène, dès 1908, ses essais sur un îlot artificiel — la batterie des Maures — aujourd'hui quasi arasée<sup>609</sup>. La torpillerie s'établit également à Saint-Tropez, où un consortium britannique, mené par *Whitehead Torpedoe*, édifie en 1912 une usine que le gouvernement fera racheter par un groupe français en 1925, avant de la nationaliser en 1936<sup>610</sup>.

La polarisation varoise des technologies militaires de pointe se confirme au début du XX<sup>ème</sup> siècle avec la mise sur pied à Toulon d'une des deux écoles de perfectionnement des communications T.S.F. dont un poste relais est établi à Port-Vendres. Parallèlement, le port de guerre accueille une flottille de sous-marins. Leurs premiers commandants tirent bien naturellement tout le profit possible des atouts naturels d'une côte aux eaux limpides et préservées des effets des

<sup>606</sup> SHD-V-M, BB 8-814, Commission des défenses sous-marines, Rapport au ministre, 5 juillet 1872.

<sup>607</sup> DAVELUY, I, p. 137-139 ; L. Roblin et L. Féron, *La Royale (...), op. cit.*, p. 91.

<sup>608</sup> SHD-V-M, BB 4-2469, Chef du service des défenses sous-marines, « Note pour la direction du Personnel (Etat-major de la Flotte) », 10 septembre 1890.

<sup>609</sup> On a utilisé ici les ressources photographiques et les notices historiques d'un diaporama réalisé en 2017 et trouvé sur la Toile: « La-Londe-Les-Maures. L'ancienne fabrique des torpilles et sa cité ouvrière » : <http://www.etc-etc.fr/media/schneider.pdf>.

<sup>610</sup> Claude Beau, « Les Schneider marchands de canons (1870-1914) », *Histoire, Economie et Société*, 1995, 14<sup>ème</sup> année, n° 1, p. 12-121 ; Anne Burnel, *La société de construction des Batignolles de 1914 à 1939*, Genève-Paris, Librairie Droz, 1995, p. 151 ; Grilli Marco, « Lo stabilimento Whitehead di Fiume. La nascita e l'evoluzione dell'arte siluro (*Torpedo*) », *Instoria Rivista online di storia & informazione*, n° 22, Mars 2007, p. 1-5.

marées<sup>611</sup>. Premier centre national d'entraînement sous-marinier avec Cherbourg, Toulon accueille, met à l'épreuve et valide de tout ce qui, de près ou de loin, relève de la guerre sous-marine<sup>612</sup>. Autour de quelques officiers remarquables comme le commandant Daveluy et l'EV Durant-Viel, qui est le beau-fils d'Augustin Normand, se constitue une forme d'école pratique des forces sous-marines où les questions les plus cruciales font l'objet de notes et de rapports<sup>613</sup>. L'implantation des technologies de pointe sur les côtes provençales se confirme à la veille de la Grande Guerre, quand la Marine se détourne de l'aérostation vers l'aviation de reconnaissance. En 1910, l'embryon d'un parc aérien est constitué à Toulon où les premiers avions et leurs bâtiments de soutien, tel le *Foudre*, sont réunis les années suivantes. Malgré les réticences des partisans des moyens de reconnaissance surfaciens, le ministère Lacaze prolonge l'expérience, confiée au commandant Daveluy, un des pionniers de l'arme sous-marine. Chargé d'étudier en 1911 le dossier de ce que l'on appelle alors « l'Aviation maritime », le commandant Daveluy examine les différents sites méridionaux susceptibles d'accueillir une base aéronavale — ainsi l'étang de Berre — et retient le golfe de Saint-Raphael<sup>614</sup>.

### 3. La Méditerranée des aspirants et des enseignes de vaisseau : du *Borda* aux premières affectations

Sous la monarchie de Juillet et la Deuxième République, la formation initiale des futurs officiers de la Marine dure théoriquement deux années<sup>615</sup>. Introduite sous le Second empire, une troisième année, dite d'application, passée à croiser dans l'Atlantique et la Méditerranée, complète cette formation initiale<sup>616</sup>.

#### 3. 1. Une éducation spécialisée laissant bien peu de place aux « Humanités » ?

Admis sur concours à l'École navale au terme d'une préparation mathématique poussée, surtout après 1887, les élèves-officiers approfondissent leurs savoirs, acquièrent de solides bases astronomiques et s'initient aux branches de leur futur métier telles que la balistique, l'électricité, et

<sup>611</sup> J. Decoux, *Adieu Marine*, *op. cit.*, p. 80-86.

<sup>612</sup> Gérard Garier, *L'Odyssée technique et humaine du sous-marin en France*, t. 1, Rennes, Marines édition, 1998, p. 9-31 ; D. Brisou, *La propulsion du sous-marin (...)*, *op. cit.*, p. 55-60 ; 81-82 ; BRISOU, I, p. 273 ; 278-280.

<sup>613</sup> D. Brisou, *La propulsion du sous-marin (...)*, *op. cit.*, p. 138.

<sup>614</sup> DAVELUY, II, p. 480-484 ; Jérôme Baroë, *Cent ans d'Aéronautique navale en France. Histoire*, Ouest-France, 2010, p. 10-12 ; Robert Feuillooy et Lucien Morareau, « L'aéronautique maritime en 1914 », *Les cahiers de l'ARDHAN*, n° 25, 2014, p. 5-10 ; [http://www.etangdeberre.org/upload/file/maxi/sl-diaporama-une-industrialisation-ancienne\\_461.pdf](http://www.etangdeberre.org/upload/file/maxi/sl-diaporama-une-industrialisation-ancienne_461.pdf) consulté le 30 mars 2017.

<sup>615</sup> Cette formation est interrompue durant les conflits majeurs. Durant la Guerre de Crimée, l'expression « Les pas cuits » désigne ceux qui n'avaient fait que 18 mois d'École avant leur embarquement. « Les pas cuits du tout », qui les rejoignent, ont été envoyés en mer Noire après six mois de présence sur le *Borda*. Durant la Seconde Guerre mondiale, la *Royal Navy* comme la France Libre devaient recourir à cette mobilisation d'urgence, improductive à long terme. Un ancien Officier, *Histoire de l'École navale (...)*, *op. cit.*, p. 211 ; James Harold, « 'Britannia's voices' : Une histoire orale de la formation des officiers au *Britannia Royal Naval College* », *Revue d'Histoire Maritime*, 25, 2018, p. 45-46 ; Morgane Barey, « L'École navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre ? », *ibid.*, p. 255-271.

<sup>616</sup> J.-P. Zanco, *Boué de Lapeyrère (...)*, *op. cit.*, p. 48-49.

l'hydrographie. Durant leurs deux premières années d'études sur le *Borda*, l'enseignement que reçoivent les élèves de Marine, appelés aspirants de Marine après la monarchie de Juillet, prépare ces futurs officiers à dominer tous les services et toutes les branches de leur futur métier. Tout au long du siècle (et par la suite), cette éducation savante a suscité de vigoureuses critiques s'appuyant sur un modèle anglo-saxon quelque peu mythifié. En dépit des philippiques hostiles au *Borda*, l'endurcissement des corps est une priorité du commandement, tandis que l'instruction pratique amarine les jeunes aspirants officiers et les dresse aux servitudes de la vie navale<sup>617</sup>. Dans ces conditions, les « connaissances générales », qui désignent indistinctement les langues vivantes et anciennes, la littérature française et les sciences humaines, ne reçoivent qu'une portion congrue de l'enseignement donné sur « la Baille<sup>618</sup> ». Ce que les élèves-officiers apprennent de la Méditerranée dans ces deux premières et très intenses années de formation est fort mince. Non seulement leur instruction nautique s'effectue dans les eaux bretonnes et proches, mais seuls quelques cours, portant ainsi sur l'hydrographie ou sur l'électricité sous-marine, comportent des développements sur les autres mers.

Une fois leurs deux années d'école achevées, les bordaches qui ne sont pas originaires du Midi maritime savent donc des territoires méditerranéens, de leurs peuples et de leurs histoires, ce qu'ils ont retenu de leurs versions latines et grecques et, bien sûr, de ce que leurs parents et catéchistes leur ont appris de l'Histoire Sainte. Les lectures personnelles jouent de toute évidence une grande place dans cette construction imaginaire juvénile. Dans le journal qu'il tient sur le navire école d'application *Jean-Bart*, le futur Pierre Loti écrit avoir trouvé en février 1870 ou, plus exactement, retrouvé à Smyrne « l'Orient, avec tous ses enchantements, l'Orient tel que l'ont décrit les poètes et les voyageurs<sup>619</sup> ». Cette confrontation émerveillée a été partagée par bien d'autres bordaches qui avaient lu des passages soigneusement choisis des *Contes des Mille et Une Nuits* ou des passages du *Voyage en Orient* de Lamartine<sup>620</sup>. Combien d'entre eux avaient reçu ou lu des éditions illustrées de la Bible ou feuilleté ces articles du *Monde Illustré* que Viaud, dans les temps heureux de son enfance, lisait avec passion<sup>621</sup> ? Lui-même ne fut-il pas un maître à rêver l'Orient pour les jeunes bordaches de la Belle Époque ? Admis à Navale en 1887, Marcel Rondeleux évoque la lecture juvénile des romans de Jules Verne, parle avec admiration de *La Veste de marin* de Jules Girardin et se souvient, avant son embarquement sur le *Borda* des lectures de l'oeuvre de Pierre Loti que leur fit, enthousiaste, leur professeur de littérature<sup>622</sup>. Le *Voyage en Orient* de Gérard de

<sup>617</sup> Discours de réception d'Ernest Lavisse à l'Académie française pour remplacer l'amiral Jurien de La Gravière, 16 mars 1893, <http://www.academie-francaise.fr/discours-de-reception-dernest-lavisse> ; BATTISTI, I, p. 313-314 et 330-332 ; B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)* op. cit., p. 27-28.

<sup>618</sup> Un ancien Officier, *Histoire de l'École navale (...)*, op. cit., p. 164 ; J. -B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, op. cit. p. 22-35.

<sup>619</sup> Extrait de son cahier de marin (Smyrne, du 20 au 25 février) cité par Eiji Shimazaki, *Figuration de l'Orient à travers les romans de Pierre Loti et le discours colonial de son époque - Turquie, Inde, Japon -*, thèse de langue et de littératures françaises, Michèle Aquien (dir.), Université Paris-Est Créteil, 2012, n. 2 p. 7.

<sup>620</sup> André Talmont, *Les mille et une nuits*, « traduction simplifiée, adaptée pour la jeunesse, et expurgée avec le plus grand soin », Limoges, 1891.

<sup>621</sup> E. Shimazaki, *Figuration de l'Orient (...)*, op. cit., p. 2-14.

<sup>622</sup> M. Rondeleux, *Les derniers jours (...)*, op. cit., p. 4-7; 11.

Nerval n'eut pas, en revanche, la même influence ce qui n'est guère étonnant, le poète n'ayant pas été de son vivant une célébrité ni un monument scolaire<sup>623</sup>.

À ce court bagage d'Humanités s'ajoutent toutefois ce que l'enseignement scolaire des langues vivantes et anciennes, mais également les langues apprises dans la jeunesse au sein des familles peuvent fournir aux bordaches en images, en citations comme en savoirs.

### 3. 2. Un trousseau linguistique familial et pérégrin

À ne considérer que le cursus des études sur le *Borda* et ce qu'en ont dit les anciens élèves, le savoir linguistique des officiers de marine semble avoir été bien mince : un peu d'anglais pour langue vivante, appris ou répété à l'École navale, auquel s'ajoute un reliquat de latin voire de grec que les bordaches ramenaient de leurs années de collège. Ni les sources privées ni les archives publiques ne confirment cette impression de médiocrité linguistique généralisée. Outre l'anglais, l'espagnol et l'italien sont les langues étrangères les plus communément signalées au milieu du siècle. Les hommes parlant deux langues étrangères sont, en outre, une espèce assez banale au sein des états-majors. En témoignent les sources biographiques et les dossiers de notation. Plus du tiers des 42 officiers et aspirants qui assurent le commandement des dix bâtiments légers de la station d'Afrique en 1856 parlent, au moins, une langue étrangère. Quatre d'entre eux sont crédités de la connaissance de deux langues. Deux enfin sont jugés capables de parler trois langues étrangères<sup>624</sup>. Sans être une espèce commune, les polyglottes ne sont pas des phénomènes de foire. Très utiles, les dossiers de notations comme les dossiers individuels sont toutefois des indicateurs imparfaits de la connaissance linguistique des cadres. Leur maîtrise des langues étrangères, que nous mesurons aujourd'hui par des notes ou des codes alphabétiques et numériques, se résume de formules sommaires : « parle bien » - « comprend et parle<sup>625</sup> ». Les dossiers ne signalent pas la pratique des langues régionales — ainsi le basque, les parlers provençal ou corse —, ni de cette « langue franque », ce « *franco* » ou « petit mauresque », que les marins du commerce emploient dans les ports orientaux et nord-africains au début du siècle<sup>626</sup>. Or de telles informations présentent un grand intérêt, dès qu'il s'agit de l'italien, sous ses variétés toscane ou ligure, dont la connaissance est facilitée par la pratique du nissard ou d'un dialecte corse<sup>627</sup>. Absentes également des dossiers, les circonstances de l'apprentissage d'une langue ne sont pas souvent dévoilées dans les notices ou les essais biographiques. Fils d'un matelot toulonnais, mort en mer en 1846, Bernard Cunéo (1834-1901), Inspecteur du Service de Santé de la Marine (1896-1901), comprend l'italien, sans doute en s'appuyant sur une pratique domestique du provençal. Sa maîtrise de l'anglais est plus

<sup>623</sup> Charles Coquerel à son frère, 15 juin 1855, COQUEREL, p. 193.

<sup>624</sup> On a utilisé ici les données rassemblées dans le fonds SHD-V-M, CC 1-975.

<sup>625</sup> Le propos dit au moins ce que l'officier peut faire face à un consul non francophone ou devant un gouverneur rétif.

<sup>626</sup> Jocelyne Dakhli, « La langue franque, langue du marchand en Méditerranée ? », dans Gilbert Buti et al. (dir.), *Langues et langages du commerce en Méditerranée et en Europe à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, coll. « Le temps de l'histoire », 2013, p. 149-161.

<sup>627</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Corse\\_\(langue\)#Répartition\\_géographique\\_des\\_dialectes](https://fr.wikipedia.org/wiki/Corse_(langue)#Répartition_géographique_des_dialectes).

difficile à retracer, aucune indication biographique ne permettant de savoir où il apprit cette langue<sup>628</sup>. La maîtrise de l'italien par l'amiral Aube (1826-1890) relève également de l'hypothèse. Brièvement évoqués dans *L'Italie et le Levant*, que publie la *Revue des Deux Mondes* en 1883<sup>629</sup>, ses souvenirs de jeunesse ne laissent pas deviner l'apprentissage d'une langue que l'amiral entendait et lisait couramment<sup>630</sup>. Doit-il ce savoir à ses premiers embarquements ? Sortant en 1847 du *Borda*, Aube embarque très vite pour les eaux italiennes. Demeurant quatre années durant en Méditerranée occidentale, Aube sert surtout sur les côtes italiennes où il observe, avec une passion toute libérale, les troubles révolutionnaires et l'écrasement du mouvement patriote. Né à Toulon d'une vieille famille seynoïse, il ne fut pas difficile à ce jeune officier, brillant et zélé, d'apprendre assez d'italien durant ces mois passés sur les côtes péninsulaires pour lui permettre, trois décennies plus tard, de suivre l'active réflexion stratégique transalpine<sup>631</sup>. Les notices biographiques du comte amiral Jean de Laborde, qui sert outre-Mer puis en Méditerranée avant la Grande Guerre, ne disent rien de ses savoirs linguistiques. Presque totalement détruits et perdus, ses papiers personnels laissent voir toutefois une mission d'application en Espagne, pour approfondir sa connaissance de l'espagnol et obtenir la qualification d'interprète<sup>632</sup>. Mais dans quelles conditions le « Comte Jean » apprit-il cette langue ? En croisant les sources institutionnelles et privées, il semble que la pratique des langues étrangères soit pour une part acquise, comme aujourd'hui, dans l'enfance, soit forgée à la sortie du *Borda*, dans les premières années de la vie navale à la fois pour des raisons professionnelles et opportunistes<sup>633</sup>.

### 3. 2. 1. L'anglais comme seule langue vivante étrangère ?

La connaissance des langues étrangères, particulièrement méditerranéennes, dépend pour partie des spécialités et des corps d'origine. L'apprentissage des langues vivantes est à l'honneur dans les rangs du commissariat de la Marine, dont les membres sont appelés à coordonner les achats des vivres et des matériels en France, dans les colonies nationales comme à l'étranger. Sous le Premier empire, les élèves de l'administration navale devaient ainsi connaître une des quatre

<sup>628</sup> Henry Durassier, *Le vice-amiral Bergasse Du Petit-Thouars : sa vie militaire (1832-1890)*, Paris, L. Baudoin, 1890 ; P. Buffe, « Les grandes heures de la médecine navale à Toulon ... Bernard Cunéo », *ASNOM*, n° 134, 97<sup>e</sup> année, Juin 2017, p. 41-42.

<sup>629</sup> Amiral Aube, « Italie et Levant - Notes d'un marin », *Revue des Deux Mondes*, t. 59, 1883, p. 422-452 ; *idem*, *A terre et à bord (journal d'un marin), L'Italie et le Levant*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1884, p. 7-9.

<sup>630</sup> Cette expérience italienne, importante dans la construction des idées politiques et stratégiques de l'amiral Aube, est rarement évoquée dans les notices biographiques signalant surtout son expérience ultra-marine et coloniale. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Théophile\\_Aube](https://fr.wikipedia.org/wiki/Théophile_Aube).

<sup>631</sup> Feruccio Botti, « Bonamico et Aube : comment combattre une marine d'une puissance supérieure », *ISC-Stratégique*, 2010-1, n° 99, p. 138 ; [http://www.institut-strategie.fr/PN4\\_Monaque.html](http://www.institut-strategie.fr/PN4_Monaque.html).

<sup>632</sup> SHD-V-M, MS 163, LV Jean de Laborde, « Mission d'officier interprète en Espagne 1908-1909. Travail de mission Ségovie. Étude historique et archéologique », 1909.

<sup>633</sup> À titre de comparaison, on se reportera aux propos d'Aurélien Lignereux sur l'insuffisance des sources disponibles dans le chapitre « À l'épreuve du dépaysement » qu'il consacre à l'expatriation des personnels de l'Empire napoléonien. Cf. Aurélien Lignereux, *Les Impériaux. Administrer et habiter l'Europe de Napoléon*, Fayard, 2019.

langues maritimes les plus employées en Europe et dans l'aire tropicale : l'anglais, le hollandais, l'espagnol et le portugais. En 1824, le portugais et le hollandais sont éliminés du cursus au profit de l'espagnol et de l'anglais. Les « X » apportent sur les navires où ils embarquent comme dans les corps où ils servent — le Génie maritime, le service Hydrographique, le Commissariat — leur connaissance théorique de l'allemand, exigée à l'École Polytechnique. La pratique écrite et orale du *hochdeutsch*, qui rend d'assez grands services à ceux qui naviguent ou se rendent en mer du Nord comme dans la Baltique, est certes rarement utile en Méditerranée. Elle permet néanmoins de s'entendre avec des Britanniques ou des Scandinaves formés dans les prestigieuses universités d'outre-Rhin et de parler avec des officiers turcs instruits dans cette langue<sup>634</sup>. Le tableau des études linguistiques est, en revanche, médiocre si l'on considère les autres filières de formation des officiers, qu'ils soient ou non navigants. Les officiers de santé entretenus, qui sortent des écoles de Rochefort, de Brest et de Toulon, n'y ont pas suivi de formation linguistique spécifique. Leurs deux années d'instruction suffisent à peine, en effet, à les doter d'un mince trousseau de savoirs médicaux qui s'appuient toutefois sur une connaissance minimale du latin et du grec. À l'École navale, l'anglais seul est enseigné, les langues proprement méditerranéennes, l'italien, l'espagnol, l'arabe maghrébin ou le grec moderne, qu'il soit *demotiki* ou *katheverousa*, ne semblent jamais y avoir été enseignées, même à titre optionnel<sup>635</sup>. En exigeant la connaissance de la langue de sa rivale, la Royale reproduit les exigences britanniques, la *Royal Navy* attendant de ses futurs officiers une — certaine — connaissance du français. Bien sûr, on peut opposer cette médiocrité linguistique avec le syllabus de la marine austro-hongroise, où l'enseignement de l'anglais et du français, mais également de l'italien et de l'allemand, langue exclusive de commandement après 1848, est très poussé<sup>636</sup>. En outre, les cadres issus des minorités nationales — polonaise et magyare au premier chef — apportent leurs langues maternelles dans ce large trousseau de savoirs. La rue Royale comme l'Amirauté britannique font toutefois preuve de réalisme<sup>637</sup>. Le lourd programme des études mathématiques et scientifiques sur le *Borda* impose de privilégier l'anglais, la langue de l'hyperpuissance britannique et du monde anglo-saxon. Le vrai problème est le manque d'entrain des bordaches à le parler<sup>638</sup>. Si l'examen d'entrée est assez exigeant, un point d'honneur anglophobe comme le recrutement de pédagogues civils peu respectés se conjuguent pour freiner la pratique de la langue du *Youm*<sup>639</sup>.

---

<sup>634</sup> CV La Roncière Le Noury à sa fille, 13 avril 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 224-225.

<sup>635</sup>BATTESTI, I, p. 313.

<sup>636</sup> On se reportera sur l'éducation navale austro-hongroise à notre quatrième partie et, dans l'immédiat, à la biographie de l'amiral Horthy qu'en a récemment donné Catherine Horel : Catherine Horel, *L'amiral Horthy. Régent de Hongrie*, Perrin, 2014.

<sup>637</sup> SHD-V-M, BB 7-81, CF Fauque de Jonquières, président de la commission de recette des torpilles à Fiume, 28 décembre 1906 ; G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...)*, op. cit., p. 190.

<sup>638</sup> Un ancien Officier, *Histoire de l'École navale (...)*, op. cit., p. 285 ; BATTESTI, I, p. 315-316.

<sup>639</sup> EV Abel Bergasse du Petit-Thouars, Lettre à sa mère, 13 novembre 1849, dans Anonyme, *Le vice-amiral Bergasse du Petit-Thouars d'après ses notes et sa correspondance 1832-1890*, préface du contre-amiral Dupont, Paris, Perrin, 1906, p. 5.

À ne considérer que l'enseignement reçu à Brest et dans les écoles de médecine navale, on perd toutefois de vue une évidence. L'acquisition comme la pratique d'une langue « étrangère » ne se limitent pas aux années d'études. Avant d'entrer au service, une minorité des jeunes élèves-officiers viennent avec un bagage de savoirs et de talents linguistiques. Une fois admis au service, les missions ultra-marines, de longues croisières, le zèle enfin sont autant d'opportunités qui peuvent mener un officier à apprendre une seconde, voire une troisième langue étrangère.

### 3. 2. 2. Les parlers régionaux et ces langues étrangères que lèguent les familles

Jusqu'à la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, la biglossie — c'est-à-dire la coexistence d'une langue dominante et d'une langue subordonnée — est commune dans les régions frontières et périphériques de la France, bien qu'elle soit inégalement pratiquée par les groupes socio-professionnels habitant ces marches culturelles. Cette biglossie est-elle commune au sein des états-majors ? À quoi peut-elle servir dans l'acquisition d'une autre langue que le français ?

Dans ses travaux sur la langue bretonne, l'historiographe de la Marine Jal confie ses notes à un ancien camarade, le CV Goubin, né dans la Basse Bretagne, maîtrisant très bien son parler régional<sup>640</sup>, et qu'il a beaucoup employé en naviguant avec des celtophones. Cette familiarité est-elle commune à ses pairs et compatriotes ? En Basse-Bretagne comme en Flandre française, la majorité des familles maritimes dont les enfants sont admis sur le *Borda* vivent dans les ports civils et militaires. Leurs enfants y sont scolarisés dans des établissements où les seules langues d'enseignement sont le français et le latin. Quelques mots appris d'un petit camarade de jeux issu des classes populaires, d'une nourrice et d'un domestique sont, sans doute, tout le bagage dialectophone que ces bordaches emportent de leur enfance. Une fois embarqués sur le *Borda* puis sur un vaisseau, où le brassage régional des inscrits et des engagés est grand, ces jeunes officiers auront-ils l'occasion d'employer ces dialectes et ces patois ? Quelques mots tout au plus pour entretenir l'amitié avec un « pays » ou recueillir les confidences d'un matelot venu de leur « petite patrie ». Ce sont alors bien plus les maîtres d'équipage, les maîtres gabiers et caliers qui emploient les parlers régionaux et les dialectes pour se faire comprendre d'un de leurs « pays », qu'il soit celtophone, basque ou picard. Les choses sont bien différentes sur une petite unité déployée à Terre-Neuve ou dans les eaux bretonnes. Le recrutement régional, qui est très marqué sur ces croiseurs comme sur les bâtiments des stations locales, compose alors un équipage majoritairement bretonnant. Un officier, parlant peu ou prou l'un de quatre dialectes majeurs de la Basse-Bretagne, peut alors abandonner le français pour mieux se faire comprendre de ses hommes, ce recours à la langue commune étant avéré jusqu'au second XX<sup>e</sup> siècle<sup>641</sup>. Ceux qui sont nés dans les territoires tardivement annexés par la France, — la Corse, la Savoie et Nice—, et par la Prusse en 1870 — l'Alsace et la Lorraine germanophone —, ont-ils apporté sur le *Borda* leurs parlers régionaux ? Les documents consultés ne mentionnent pas l'usage ni la connaissance des parlers corses, du basque, du nissard, des dialectes alsaciens ou des parlers palatins et lorrains. Ici, la déduction et de rares

<sup>640</sup> La variété qu'il parle (Léonard ou Vannetais par ex.) n'est pas précisée, mais doit être celle de sa petite patrie.

<sup>641</sup> R. Monaque, « Marins du Levant (...) », art. cité, p. 106.

indices permettent de répondre positivement. Plusieurs méridionaux de souche ont assez de familiarité avec ce qu'ils nomment le « patois » pour entendre assez bien ce que dit un Sarde ou un Piémontais. Les cadres venus des provinces orientales ont acquis, jeunes gens, la langue de commandement et de culture des pays voisins. Ainsi certains Alsaciens parlent le « bon » allemand des universités et des administrations germaniques— le *hochdeutsch* —. Ceux qui sont nés dans le royaume du Piémont avant l'annexion de 1860 ont appris l'italien « toscan » en usage dans les écoles<sup>642</sup>. Issu d'une pieuse famille du Dauphiné, le futur capitaine de frégate Doudart de Lagrée fait sa première scolarité en terre savoyarde, alors piémontaise, à Chambéry. Admis dans un établissement tenu par des jésuites, il y reçoit une solide éducation classique et suit les cours généraux en italien<sup>643</sup>. Un autre Savoyard, mais de souche française, le commandant Oncieu de la Batie (1833-1904) est formé à l'école navale du Piémont à Gènes où l'italien est langue de commandement. C'est dans cette langue, avec sans doute un large recours au français, que le LV Oncieu de la Batie se fait comprendre et travaille durant les quinze années qui précède son admission dans la marine impériale en 1860. S'il ne semble pas faire usage de l'italien par la suite, cette langue enveloppe les dernières années de sa vie passées dans la péninsule où demeure une partie de sa famille<sup>644</sup>. Outre les officiers « des marges » frontalières anciennes et nouvelles, la Marine compte enfin un petit nombre d'officiers étrangers qui, naturalisés ou non, ne renoncent jamais à leur langue maternelle, bien naturellement.

Importante sous le Premier empire, cette filière étrangère du recrutement subsiste sous les monarchies constitutionnelles dont les traditions de patronage et une certaine idée de la loyauté militaire facilitent l'intégration d'étrangers bien nés, généralement italiens, allemands et scandinaves. Admis dans la Marine en 1840 grâce à la protection de la duchesse d'Orléans, l'Allemand Léopold de Pritzbuër (1824-1889) acquiert la nationalité française, avant sa promotion comme enseigne de vaisseau et fait une assez brillante carrière navale et coloniale qui le mène à la tête de la station du Levant en mai 1879<sup>645</sup>. Né au sein d'une noble famille vénitienne puis élevé à Rome, le célèbre Pierre Savorgnan de Brazza (1852-1905) est admis à l'École navale à titre étranger sur les recommandations de l'amiral de Montaignac (1811-1891), un ami de son père. Il demande et obtient sa naturalisation en 1871, au lendemain de la campagne de Kabylie à laquelle il avait pris part à titre étranger. Les aléas des guerres, de l'émigration professionnelle et des opportunités introduisent enfin, au sein des familles militaires et navales les plus provinciales, de fascinantes ouvertures sur l'étranger.

Les centaines d'officiers de la République et de l'Empire qui furent prisonniers au début du siècle n'ont pas tous croupi en prison ou sur les pontons. Accueillis « sur parole » dans les villes et villages britanniques, plusieurs y ont trouvé une épouse. Ainsi le père de l'amiral Jean-Bernard

---

<sup>642</sup> BATESTI, I, p. 307 ; Hubert Heyriès, *Les militaires savoyards et niçois entre deux patries, 1848-1871. Approche d'histoire militaire comparée armée française, armée piémontaise, armée italienne*, Université Paul-Valéry, Montpellier, 2001, p. 293, 442, 458-459.

<sup>643</sup> B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...), op. cit.*, p. 223.

<sup>644</sup> « Oncieu de la Batie (Auguste-Marine-Édouard d') (1833-1904) », SALKIN-LAPARRA, p. 358-362.

<sup>645</sup> Art. « Pritzbuër (Léopold-Eberard-Luderig de) (1824-1889) », TAILLEMITE, p. 453.

Jauréguiberry (né en 1815), un des ministres de la Marine de la III<sup>e</sup> république, et celui du commandant Thomas Louis Kirkland Lenormant de Kergrist, né outre-Manche en 1813, auquel est confié le stationnaire de Civitavecchia en 1869-1870<sup>646</sup>. Malgré la fin de l'Empire, l'expatriation administrative, savante et coloniale entretient, au long du siècle, le bilinguisme au sein des familles bourgeoises et bien nées qui donnent leurs enfants aux forces armées. Ceux qui naissent d'une mère étrangère — ainsi Claude Farrère —, dont la mère était anglaise<sup>647</sup>, ceux qui vivent leur enfance hors de France, comme l'amiral Miot (1827-1900), un créole élevé en Irlande, ou le médecin Charles Coquerel, né en Hollande, conservent leur vie entière la connaissance intime d'une langue étrangère<sup>648</sup>. Les cadres de la Marine issus de milieux aisés, voire aristocratiques, tel le contre-amiral Pougin de Maisonneuve, ont enfin appris l'anglais d'une nurse insulaire<sup>649</sup>. La vive admiration que les pasteurs et les intellectuels protestants portent au monde allemand des années 1830-1860 bénéficie indirectement à leurs enfants. Envoyé très jeune outre-Rhin, le LV Armand Reclus (1843-1927) emploiera sa connaissance intime de la langue et du pays dans une opération de reconnaissance en mer du Nord en 1875<sup>650</sup>. Ses dons linguistiques exceptionnels — cinq langues pratiquées dont l'espagnol, le russe et le hollandais — lui permettent également, une fois revenu de cette mission, de coordonner en 1876 une masse documentaire variée concernant la marine italienne<sup>651</sup>.

Cette ouverture linguistique n'est pas seulement un héritage familial, mais couronne aussi des mois de claustration et d'éloignement qui sont l'ordinaire des très longues croisières.

### 3. 2. 3. Pendant de longues croisières, combattre l'ennui en apprenant des langues étrangères

Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, les missions dans l'Atlantique Sud, dans les mers du Sud comme dans les eaux extrême-orientales se comptent en centaines de jours. Les missions d'ingérence dans les eaux sud-américaines sont également marquées par de longues immobilisations, interrompues par quelques descentes diplomatiques, militaires ou logistiques. Durant ces mois pénibles, où les énergies menacent de se dissoudre, l'apprentissage d'une langue apparaît comme un heureux dérivatif. En outre, ne permet-il pas, le cas échéant, de flirter avec les filles de notables que les escales amènent à rencontrer<sup>652</sup> ?

<sup>646</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_lenormant\\_thomas.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lenormant_thomas.htm).

<sup>647</sup> Philippe Masson, *Les sépulcres flottants. Prisonniers français en Angleterre sous l'Empire*, Rennes, Ouest France, 1987, p. 34 ; Odile Girardin-Thibeaud, *Les Amiraux de Vichy*, Ministère de la Défense-Nouveau monde éditions, 2016, p. 70.

<sup>648</sup> Art. « Miot (Paul-Émile) (1827-1900) », TAILLEMITE, p. 371-372.

<sup>649</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/pougin\\_1854.pdf](http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/pougin_1854.pdf).

<sup>650</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_reclus\\_elie.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_reclus_elie.htm).

<sup>651</sup> SHD-V-M, BB 4-1450, LV Armand Reclus, « La défense des côtes de l'Italie (1876) » ; <https://gw.geneanet.org/chambord81?lang=fr&n=reclus&oc=0&p=armand> ;

<sup>652</sup> René Bazin, *L'Enseigne de vaisseau Paul Henry*, Tours, Mame, 1928, p. 71-72.

Les navigations lointaines par leur durée et leurs obligations politiques diverses permirent à plusieurs dizaines de marins de ramener de leurs escales lointaines des idiomes peu connus. Servant en 1856 sur le *Cerbère*, un des croiseurs de la station d'Algérie, l'EV Gelyot, un ancien maître de timonerie, a voyagé dans le Pacifique et combattu à Salé, ramenant de ses campagnes une connaissance du tahitien. Issu d'une célèbre famille de marins, le VA Abel Bergasse du Petit-Thouars sort du *Borda* avec de médiocres compétences en anglais, mais qu'il perfectionne lors d'une longue croisière dans l'Atlantique Sud puis dans le Pacifique. Apprenant également l'espagnol, ce jeune officier acquiert enfin des rudiments de tahitien<sup>653</sup>. Finissant sa carrière à la tête de l'escadre d'évolutions puis de la rue Royale, le VA Rieunier parle excellemment l'annamite, appris durant un séjour indochinois de sept années (1856-1863), ce qui justifie sa participation au conseil de perfectionnement de l'École des Langues Orientales.

Parmi les langues européennes d'usage planétaire, l'anglais a fait l'objet d'une certaine attention. Très répandue sur les rivages nord-atlantiques, s'imposant précocement dans le Pacifique Sud et l'océan Indien, cette langue est, en outre, le sésame qui permet aux officiers plus zélés d'approfondir leur connaissance des technologies de pointe. En 1844, la décision collective des officiers d'un navire et de leurs passagers civils d'échanger les connaissances linguistiques ravit le futur amiral Pâris qui profite de l'occasion pour améliorer son anglais<sup>654</sup>. Elle est enfin la langue la moins difficile à maîtriser. Les anciens bordaches, qui en possèdent les bases grammaticales, disposent à bord de leurs navires de dictionnaires et de lexiques professionnels bilingues. L'espagnol est, de loin, la langue latine la plus souvent acquise lors des croisières ultra-marines. Avant 1860, les colonies antillaises, africaines et extrême-orientales de l'Espagne, comme les territoires hispanophones d'Amérique centrale et méridionale forment en effet le premier domaine linguistique européen ultra-marin. Des Philippines aux Antilles, du cône sud-américain aux parages des Açores, maîtriser un peu de castillan permet donc de faciliter une corvée à terre et de se tirer d'un mauvais pas. Les marins les plus zélés ne perdent pas ceci de vue. Mêlé à sa jeunesse à de lointaines missions savantes, l'amiral Pâris apprend ainsi par lui-même des rudiments d'espagnol quand il navigue dans les mers du Sud. Détachés dans le Pacifique, le commandant Souville et l'amiral Fourichon y apprennent également l'espagnol qu'ils eurent l'occasion de parler par la suite aux Antilles, mais également en Algérie<sup>655</sup>. Servant en 1838 sur les côtes du Mexique, le LV Azan y acquiert une connaissance rudimentaire du castillan qu'il entretient par la suite. Cet officier manifeste également une bonne maîtrise de l'italien que ce Toulonnais tient, sans doute, de ses racines familiales et de ses croisières en Méditerranée centrale<sup>656</sup>. Doué pour les langues, il est vrai, le CV Léon Briot, qui fut le dernier commandant du stationnaire de Civitavecchia, apprit également l'espagnol au milieu du siècle en fréquentant la bonne société coloniale sud-américaine<sup>657</sup>. Une

---

<sup>653</sup> VA Bergasse du Petit-Thouars, *Le vice-amiral Bergasse (...), op. cit.*, p. 10-11 et 86.

<sup>654</sup> G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...), op. cit.*, p. 190.

<sup>655</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...), op. cit.*, p. 47, 163, 433-434.

<sup>656</sup> B. Corre, *Marines (...), op. cit.*, p. 55.

<sup>657</sup> L. Briot à sa soeur, 26 septembre 1857, dans M. Nadaux, *Un officier (...), op. cit.*, p. 261.

génération plus tard, le commandant Aube, futur chef d'escadre et ministre de la Marine, pratique avec aisance l'espagnol dans ses navigations sud-américaines et océaniques<sup>658</sup>. Servir en Méditerranée occidentale fut également favorable à la pratique de l'espagnol. Les missions d'ingérence humanitaires et diplomatiques menées sous Louis-Philippe sur les côtes ibériques ont amené les officiers à apprendre quelques mots de castillan ou de catalan. Maîtrisant depuis sa jeunesse trois langues vivantes — l'anglais, l'italien et l'allemand — mais également le grec et le latin, l'EV Doudart de Lagrée avait profité d'une longue station sur les côtes ibériques (1847-1848) pour s'initier à l'espagnol<sup>659</sup>. L'établissement de la ligne militaire et postale entre l'Algérie et la France renforce ces utiles relations. Dans les premiers temps de la colonisation de l'Algérie, Barcelone et de Port-Mahon sont des escales régulières où se rétablissent les équipages et les soldats<sup>660</sup>. Outre leurs escales sur la côte orientale de l'Espagne, les navires du train maritime entre la France et l'Algérie poussent parfois jusqu'aux présides espagnols. Ayant appris le castillan durant un long séjour dans le Pacifique, le commandant Souville l'emploie volontiers à Melilla, où il est l'hôte des officiers de la garnison<sup>661</sup>. En second lieu, l'Algérie de la conquête est un foyer d'immigration sud européenne. Le port d'Oran est en grande partie hispanophone au premier XIX<sup>e</sup> siècle et conserve longtemps ce trait linguistique, tandis que Bône devient un grand centre italo-maltais<sup>662</sup>. Enfin, les pêcheurs espagnols qui hantent les côtes nord-africaines, particulièrement occidentales, sont les interlocuteurs voués des garde-pêches et des stationnaires d'Algérie<sup>663</sup>.

### 3. 2. 4. Le latin : un simple sac à citations ?

Jusqu'au tournant du siècle, les Humanités demeurent au concours d'entrée de l'École Navale, mais sans peser bien lourd face aux mathématiques<sup>664</sup>. Le grec, exigé aux épreuves orales en 1872, mais avec un faible coefficient, disparaît en 1902, victime de la démocratisation des études secondaires<sup>665</sup>. Obligatoire jusqu'en 1899 aux examens d'entrée, avec l'anglais ... et le français, le latin devient une matière d'oral, mais concurrencée par l'allemand, qui fait son apparition dans les

<sup>658</sup> P. -É. Lafontaine, *Campagne dans les mers du Sud*, *op. cit.*, p. 182.

<sup>659</sup> B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée*, (...), *op. cit.*, p. 36-38.

<sup>660</sup> SHD-V-M, CC 1-975, Commandement supérieur de la Marine à Alger (1856), « Notes annuelles sur le compte des officiers de vaisseau et des aspirants ».

<sup>661</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 50 et 436.

<sup>662</sup> Lucette Travers, « Bône. La formation de la ville et les facteurs de son évolution », *Annales de Géographie*, t. 67, n° 364, 1958, p. 507.

<sup>663</sup> Éric Rieth, « Les plans de bateaux traditionnels méditerranéens (1890-1901) du fonds Balsen conservés à la Chambre de commerce de Marseille. Seconde partie : plans de bateaux algériens », *Neptunia*, 296, Décembre 2019, p. 29-37.

<sup>664</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Albert-Auguste Gicquel des Touches, Chemise « École navale, notes de cours, bulletins de notes (1831-1833) ».

<sup>665</sup> Tanja Miletic, *Le Bordache à la Belle Époque 1890-1914*, mémoire de master 1, mention Histoire, P. Louvier (dir.), Université Paul-Valéry, Montpellier III, année 2011-2012, p. 18-19.

programmes, afin de répondre au développement des forces navales wilhémminiennes<sup>666</sup>. Ce bagage classique est bien évidemment sans intérêt en Méditerranée où le français, l'italien et l'anglais sont les principales langues de communication dans les grands ports<sup>667</sup>. Cette apparente inutilité des langues classiques anciennes, qui est le lot des érudits amenés à arpenter la Grèce pour la première fois, n'est pas aussi absolue qu'on peut le croire de prime abord<sup>668</sup>.

La langue de Virgile n'est pas alors, encore, une langue totalement morte, puisqu'elle permet, d'échanger dans plusieurs pays lointains avec des érudits et savants étrangers ignorant le français. Sous le Premier empire, le commandant Baudin, futur commandant en chef de l'escadre de Toulon, conserve d'une excellente formation scolaire assez de latin pour s'entretenir dans cette langue avec un médecin écossais, qui est son prisonnier<sup>669</sup>. Un demi-siècle plus tard, le chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Aristide Jacolot, major du stationnaire de l'Islande, tente — vainement — de se faire comprendre en latin d'un patient (sic), mais se trouve plus heureux d'avoir pu interroger, sans doute en employant cette même langue, un « second malade (...) à l'aide d'un interprète très-obligé<sup>670</sup> ». Au Groenland, le CF La Roncière Le Noury, qui assuma plusieurs commandements d'importance en Méditerranée orientale entre 1855 et 1860, s'entretient en latin avec un vétérinaire danois, non sans se moquer de la tournure moliéresque de leur conversation<sup>671</sup>. Une génération plus tard, l'utilisation des langues dites anciennes ponctue encore le récit de certaines croisières lointaines. Alors jeune officier de l'escadre Courbet (1884-1885), l'amiral Schwerer, parvient, en mobilisant ses savoirs scolaires, à converser avec le commandant chinois d'une jonque affrétée par les Missions étrangères, chargée d'armes et de jeunes femmes promises — *Deo Gratias* — à des catéchumènes du Haïnan<sup>672</sup>. Dans la notice biographique qu'il lui consacre en 2013, Albert de la Maisonneuve rapporte que son grand-père, le contre-amiral Pougin de Maisonneuve, parvenant sur les côtes argentines en 1896, aurait été amené à employer le latin pour se faire comprendre de l'archevêque de Buenos-Aires<sup>673</sup>. Des situations aussi pittoresques se sont-elles produites en

---

<sup>666</sup> J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux (...)*, *op. cit.*, t. I, p. 42, n. 43 ; T. Miletic, *Le Bordache (...)*, *op. cit.*, p. 16-19.

<sup>667</sup> Amiral Schwerer, *Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 89-90 ; P. Geistdoerfer, « La formation des officiers de marine (...), art. cité, p. 6.

<sup>668</sup> Les hellénisants qui accompagnent Bory de Saint-Vincent dans sa mission de reconnaissance géographique, archéologique et naturaliste de la Grèce sont incapables de se faire entendre, mais comprennent, en quelques mois, le *dhemotiki* et les parlars régionaux grecs de leurs hôtes. Cette rapide assimilation devait être répétée de génération en génération jusqu'à nos jours par leurs savants épigones. Le même souci se pose à la première génération des interprètes français débarquant en Algérie en 1830 où leur arabe littéraire et leur connaissance des dialectes proche-orientaux furent provisoirement stériles.

Jean Tucoo-Chala, « La relation de Bory de Saint-Vincent : un 'reportage en direct' sur la Grèce en 1829 », dans M. -N. Bourguet et *al.* (dir.), *Enquêtes en Méditerranée (...)*, *op. cit.*, p. 72 ; Alain Messaoudi, *Les arabisants et la France coloniale. 1780-1930 : Savants, conseillers, médiateurs*, Lyon, ENS Éditions, 2015. Consultation en ligne : <http://books.openedition.org/enseditions/3705>.

<sup>669</sup> Amiral Edmond Jurien de La Gravière, *L'Amiral Baudin*, Plon, 1888, p. 40.

<sup>670</sup> A. -A., Marie Jacolot, *Relation médicale (...)*, *op. cit.*, p. 48.

<sup>671</sup> CF La Roncière Le Noury à sa fille, 17 juillet 1856, LA RONCIÈRE, I, p. 53.

<sup>672</sup> Amiral Schwerer, *Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 87-90.

<sup>673</sup> Albert de Maisonneuve, « L'amiral mon grand-père », texte numérisé sur la Toile : [http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/pougin\\_1854.pdf](http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/pougin_1854.pdf).

Méditerranée orientale entre les missionnaires italiens, espagnols ou allemands et les marins français ? Nous n'avons rien lu qui le donnerait à penser. Tout le monde savait en effet assez d'italien ou de français ou d'espagnol pour se faire comprendre, non sans « sabiriser » le tout. Cela même n'est pas le plus important.

Le savoir scolaire des langues anciennes a surtout donné aux jeunes marins, que le lycée avait accablé de versions latines et grecques, une hotte d'images et de citations qui reviennent à leur esprit au hasard d'une escale ou d'une péripétie. De retour du Levant en 1826, le commandant de la corvette la *Bayadère* se félicite d'avoir vu les « lieux dont les souvenirs classiques ont charmé notre imagination » et qu'il décrit plus longuement<sup>674</sup>. Cette culture scolaire n'impressionne pas les plus savants. « Après Cérigo », écrit le docteur Charles Coquerel en 1855, « l'ancienne Cythère où naquit Vénus et où les Anglais prennent aujourd'hui leur thé et leur grog, voilà Milo, Délos, la patrie du soleil, Scio, l'antique Chios (...) et voila *campos ubi Troja fuit*, citation classique que chacun se croit obligé de faire pour prouver qu'il a fait ses humanités »<sup>675</sup>. Passons outre ces moqueries. Coquerel lui-même, le chirurgien toulonnais Jules Roux, né dans un milieu érudit<sup>676</sup>, le talentueux Claude Farrère, qui réussit ses baccalauréats *es-lettres* et *es-sciences*, sont d'assez solides latinistes pour se souvenir, à propos, d'un vers de l'*Énéide* ou d'un passage de Cicéron en parcourant la mer Tyrrhénienne et la mer Égée. Cette culture classique est-elle seule affaire de mémoire ? Le dénouement d'une nouvelle de Farrère, « L'aventure espagnole », se déroulant à Tolède, repose sur une inscription en latin —« *Hic Jacet, Pulvis, Cinis et Nihil* » — qui le détourne d'une aventure charnelle<sup>677</sup>. Sans doute fausse, cette histoire illustre la profondeur d'une culture gréco-latine (antique ou néo-classique) chez les officiers les plus instruits. Lors d'un voyage, le temps d'un éblouissement esthétique ou d'une méditation, rien alors ne distingue plus ces anciens bordaches, « forts en thème », des autres voyageurs instruits, qu'ils soient prêtres, hommes de lettres ou militaires<sup>678</sup>. C'est dans cette communauté de savoirs et de valeurs que les passerelles ont été jetées entre des professions apparemment éloignées.

Ayant appris comme tout bon bachelier *es-lettres* assez de grec et de latin pour lire à livre ouvert un classique et mener une petite conversation « à la manière du *De viris illustribus* », l'amiral François Schwerer est, bien sûr, incapable de se faire entendre de qui que ce soit en débarquant au Pirée vers 1886. « Son » grec n'a en effet rien de comparable avec le démotique parlé par la population ou la *kathérevousa* des notables. Cependant, le même Schwerer évoque, avec ravissement, les excursions savantes et fort joyeuses menées avec les « Athéniens » de son âge où chacun faisait « la chasse aux inscriptions » pour les retranscrire sur des calques. De retour à l'École, les « Athéniens » interprétaient puis expliquaient les textes à leurs camarades et les régalaient, quand l'occasion s'y prêtait, d'une représentation d'une pièce de Sophocle « dont assis

<sup>674</sup> Extrait du rapport du commandant de la *Bayadère*, 1826 cité par A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 390.

<sup>675</sup> COQUEREL, p. 186.

<sup>676</sup> Dr. Ph. Aude, *Le docteur Jules Roux (...)*, *op. cit.*, p. 43.

<sup>677</sup> Claude Farrère, *Trois Histoires d'ailleurs*, Paris, Les bibliophiles fantaisistes, Dorbon-Aîné, 1923, p. 71-79.

<sup>678</sup> C. Fredj, *Médecins en campagne, médecine des lointains (...)*, *op. cit.*, p. 319-320.

sur le derniers gradins, nous ne perdîmes pas un mot<sup>679</sup> ». Le même bagage classique permet à son contemporain, le commandant Daveluy, de faire assez bonne figure, quand ce dernier rencontre d'érudits missionnaires tant en Tunisie qu'en Palestine où leurs très savantes conversations excite sa curiosité<sup>680</sup>. Pour une poignée d'excellents hellénistes et latinistes, l'intimité avec cette culture classique est si grande qu'elle leur sert à se livrer seuls à des excursions savantes voire à des travaux archéologiques. « Pendant notre séjour à Salamine », écrit le commandant Doudart de Lagrée en 1853, « je me suis rassasié de l'Antiquité, j'ai vécu intimement avec Thémistocle, Périclès et les autres ; je suis tenté de croire que j'ai fait le Parthénon<sup>681</sup> ». Une décennie auparavant, alors tout juste débarqué du *Borda*, le jeune homme avait arpenté avec une joie enfantine la Sicile et Naples, passant deux semaines « à patauger dans les antiquités de toute espèce<sup>682</sup> ». Enracinés dans une profonde culture latine et grecque, ces plaisirs érudits l'animèrent d'une extrémité à l'autre de la mer Méditerranée. Détaché en 1857 sur le *Rôdeur*, un garde-côte que commande le même Doudart de Lagrée, le médecin de marine de Lespinois arpente avec ce dernier les hauts lieux languedociens de la romanité. Tous deux passent ainsi des journées entières à visiter les monuments et les ruines les plus notables, telles les arènes de Nîmes. Râvi, de Lespinois loue les talents de « cet excellent de Lagrée », qui était « passionné par les arts et très fort en archéologie (...) déchiffrant les inscriptions romaines et grecques avec la plus grande facilité, avec cela modeste et très bon<sup>683</sup> ». Sa passion épigraphique s'avéra assez profonde pour le préparer, quelques années plus tard, à s'engager dans le terrain tout neuf de l'archéologie cambodgienne dont il sera un des inventeurs<sup>684</sup>.

### 3. 3. Des savoirs historiques et géographiques plus étoffés après 1900

C'est également un tableau assez nuancé que l'on dressera des savoirs géographiques et historiques des bordaches, particulièrement ceux qui ont trait avec le monde méditerranéen. On ne sait en effet pas grand chose de l'enseignement de ces deux disciplines dans les premières décennies du siècle. Les bulletins trimestriels et quelques confidences épistolaires forment l'essentiel des ressources documentaires retrouvées. Les manuels, les cours polycopiés comme les souvenirs des bordaches donnent, à la fin du siècle, des informations plus détaillées, mais à prendre avec la prudence qu'imposent les sources scolaires.

L'Histoire comme la Géographie sont, sur le *Borda*, des matières secondaires. Au début de la monarchie de Juillet, les bulletins trimestriels du jeune Albert-Auguste Gicquel des Touches (1818-1901) regroupent les Belles Lettres, l'Histoire et la langue française dans une seule

<sup>679</sup> Amiral Schwerer, *Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 91-94.

<sup>680</sup> DAVELUY, II, p. 428-429.

<sup>681</sup> EV Doudart de Lagrée à sa cousine, 3 juillet 1853, dans B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 44.

<sup>682</sup> Élève de 1<sup>ère</sup> classe Doudart de Lagrée à Mme Martin, s. d. (été 1846), dans B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 35.

<sup>683</sup> Mémoires de Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois (1843-1868), reproduits sur le site *Dossiersmarine2* : « La Flotte de Napoléon III-Documents-Témoignages : Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois ».

<sup>684</sup> M.A.B. de Villemebreuil, *Explorations et missions de Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. xxxix.

discipline<sup>685</sup>. À la fin du siècle, l'École navale impose deux exercices écrits de français et d'anglais. Les examens oraux supposent, en revanche, la connaissance des « grandes divisions de l'histoire » et « l'histoire générale depuis les origines de la civilisation jusqu'à nos jours ». Il était également demandé de savoir « la géographie des cinq parties du monde<sup>686</sup> ». Dotées d'un coefficient important (qui passe de 4 en 1872 à 6 après 1899), et apparemment simples, ces épreuves sont alors redoutées. Évoquant son entrée à Navale en 1887, Marcel Rondeleux plaisante le caractère fantasque de l'examineur civil dont les questions, invraisemblables parfois, étaient « une véritable épée de Damoclès<sup>687</sup> ».

Que pèsent et que valent les cours de culture générale donnés durant les deux années sur le *Borda* ? Avant le Second empire, pas grand chose sans doute. Cette médiocrité est bien banale. L'Histoire et bien plus encore, la Géographie tiennent alors une place réduite dans les études scolaires, à l'exception d'établissements de premier plan comme l'École Polytechnique où l'enseignement philosophique et littéraire est solide. Les sciences humaines, qui bâtissent alors leur légitimité scientifique, sont en outre les composantes d'un programme très généraliste de « belles-lettres, d'histoire et de morale ». Le résultat final est, au mieux, un saupoudrage de dates, de lieux et de citations. À 17 ans, le futur amiral Abel Bergasse du Petit-Thouars (1832-1890) se met à travailler par lui-même pour amoindrir son ignorance « en ces matières, ignorance d'ailleurs commune<sup>688</sup> ». Autant l'Histoire, surtout médiévale et moderne, est négligée avant le Second empire et ses dimensions maritimes ignorées jusqu'au dernier tiers du siècle, autant cette matière semble mieux représentée par la suite. L'obtention même partielle du baccalauréat *es-lettres*, qui permet d'obtenir des points supplémentaires à l'examen d'entrée à Navale, suppose en premier lieu une culture historique et géographique dont l'enseignement scolaire, consolidé par Victor Duruy, a gagné du terrain sous la III<sup>e</sup> République. Admis entre 16 et 18 ans, les bordaches de la Belle Époque embarquent donc un assez lourd bagage de dates, apprises par coeur bien sûr, de cartes et de figures nationales, victorieuses souvent, héroïques toujours. Mais cette culture n'est pas tournée vers les affaires maritimes. Au début de la décennie 1880, l'histoire navale, s'il faut en croire les souvenirs de l'amiral Daveluy, est encore absolument ignorée, au profit d'un cours général sur l'histoire de France, parsemé « d'histoires plus ou moins croustillantes sur Mme de Pompadour et Mme du Barry ». Résumant la situation, l'amiral Daveluy conclut par un jugement sans appel : « Aussi l'ignorance des officiers de Marine en matière d'histoire maritime, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, était-elle absolue, intégrale<sup>689</sup> ». Faut-il ici prendre au pied de la lettre ces propos qu'il faut replacer dans les débats navals de son temps opposant les partisans des leçons historiques et les tenants de la rupture technique ? Daveluy, en outre, a la dent particulièrement dure contre l'institution. Ses propos relèvent enfin du genre fortement typé des « souvenirs scolaires », ordinairement faussés soit par la

<sup>685</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Albert-Auguste Gicquel des Touches, « Notes du Premier trimestre 1833, vaisseau d'instruction l'*Orion* » dans la chemise « Bulletins-Appréciations-Notes (1831-1833) ».

<sup>686</sup> Un ancien Officier, *Histoire de l'École navale (...), op. cit.*, p. 234.

<sup>687</sup> M. Rondeleux, *Les derniers jours (...), op. cit.*, p. 22.

<sup>688</sup> VA Bergasse du Petit-Thouars, *Le vice-amiral Bergasse du Petit-Thouars (...), op. cit.*, p. 5.

<sup>689</sup> DAVELUY, I, p. 11.

reconnaissance soit par le ressentiment<sup>690</sup>. Plusieurs indices montrent, avant la grande réforme du ministère Lanessan, une attention officielle plus marquée aux dimensions maritimes. Conservés dans les archives Cavellier de Cuverville, cinq manuels en usage sur le *Borda* entre 1887 et 1889 suivent l'histoire de la France et des Grandes Puissances européennes, du Moyen-Age jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>691</sup>. Totalement négligée sous le Second empire, la dimension navale et maritime des entreprises commerciales et des guerres y est désormais soulignée<sup>692</sup>. Si la Géographie reste la parente pauvre de cet enseignement, plusieurs développements sur la France, la puissance navale des États et les luttes maritimes passées sont l'occasion de proposer une forme de leçons de géopolitique méditerranéenne. À la plus grande gloire de la Marine, bien naturellement :

« Forte, notre marine sauvegarde l'Algérie et nous fait communiquer avec l'Orient, sans passer sous les canons de Gibraltar. Par l'Océan et la Manche, elle nous met en rapport direct avec le reste du monde, sans compter qu'elle est une sauvegarde permanente pour notre commerce et notre colonisation<sup>693</sup> ».

Néanmoins, le propos comme l'ordre des faits suivent toujours les normes de l'enseignement scolaire dans les collèges et les lycées. Il s'agit donc d'une « histoire-bataille », très eurocentrée, qui passe par la narration des régimes et des guerres, une narration politique et guerrière, « écrite par le haut » et dont l'objet est d'exalter les « grands marins » de la nation, mais également les grands serviteurs de l'État et de la Marine que furent Colbert, Richelieu et Napoléon. Rien de brillant donc, mais rien de scandaleusement mauvais. En ne considérant que les horaires, six heures par semaine pour la culture générale, et les programmes, l'enseignement de l'Histoire et de la Géographie sur le *Borda* ne diffère pas dans la décennie 1880 de ce qu'exige l'école navale austro-hongroise<sup>694</sup>. Au tournant du siècle, la situation s'améliore. Succédant en 1896 à un autre « Athénien », l'hellénisant Victor Bérard, un fin connaisseur du monde britannique et de l'empire Ottoman, officie comme examinateur de géographie, d'histoire et d'anglais à l'École navale, avant de rejoindre l'ESM où il fait merveille pendant deux décennies<sup>695</sup>. Recruté en 1900, Camille Vallaux, un des premiers géographes de la mer, est appelé à Brest pour y donner un cours de

---

<sup>690</sup> Auquel nous ne pouvons confronter les souvenirs de son contemporain, Marcel Rondeleux, silencieux sur ce point. Il est vrai que Rondeleux est passionné par la « sainte bouline » dont il devient un expert consommé. Cf. M. Rondeleux, *Les derniers jours (...), op. cit.* Paris, Plon, 1929.

<sup>691</sup> SHD-V-M, 190 GG 2 - 47, « Cours de l'École navale », 1887-1889. Il n'a pas été possible en revanche de retrouver les manuels ou les cours ronéotypés employés auparavant.

<sup>692</sup> Un ancien Officier, *Histoire de l'École navale (...), op. cit.*, p. 284-285.

<sup>693</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-47, *École navale, Première année d'études. Histoire. Cours de M. Augier*, Brest, Autographie L. Evain, 1889, p. 4.

<sup>694</sup> Pas moins de six heures, placées, il est vrai, en fin d'après-midi deux fois par semaine, sont consacrées aux matières dites générales.

<sup>695</sup> Claude Farrère rapporte que ce dernier lui aurait mis 19 / 20 à l'oral d'entrée à Navale, après avoir un temps pensé lui donner la note maximale. A. Quella-Villéger, *Le cas Farrère (...), op. cit.*, p. 52 ; Olivier Layre, *Victor Bérard (1864-1931), Un philhellène français face à la crise crétoise (1897-1898)*, mémoire de master 1, Patrick Louvier (dir.), Université Paul-Valéry, Montpellier, 2008-2009, p. 40-42.

géographie générale appliquée à l'étude des mers. Établi sur place, il reste en poste durant douze ans et fera beaucoup pour diffuser la pensée de Mahan<sup>696</sup>.

À cette culture scolaire reçue avant l'entrée à Navale, puis à Brest, s'ajoutent les divers savoirs engrangés sous la tutelle des parents, des éducateurs et des tuteurs qui, encadraient, et de fort près, les rares temps libres de leurs protégés<sup>697</sup>. Un grand nombre de futurs officiers ont passé leurs rares loisirs à visiter les musées de la capitale, généralement accompagnés par un ecclésiastique ou un ami de la famille. Dans ces musées, la prépondérance des oeuvres d'art issus du monde méditerranéen ou inspirés par lui donne aux visiteurs une certaine idée du Beau, directement inspirée de la civilisation gréco-romaine. Attentive ou non, la contemplation des « vues romaines » de Jean Poussin, d'une statue grecque ou d'une marine de Jacques Lorrain, sont autant de stations et d'escales qui donnent aux aspirants comme à leurs condisciples un socle de signes, de mots et de références pour appréhender les villes, les îles et les paysages d'une Méditerranée toute de papier et de songes. Dans une description de Pompéi, qui doit sans doute quelque chose à Théophile Gauthier, Louis de Blois décrit en quelques mots les « arcs ruinés et les fûts inutiles des colonnades », avant d'emmener son lecteur vers « la verte et grasse Campanie, fuyant sous le Mont San Angelo, pleine de troupeaux et de maisons blanches », dont la vue provoque « une griserie de fécondité et d'amour ». Au-delà de la badinerie, perce la joie d'avoir trouvé ici un éden unissant, depuis les temps les plus anciens, le Beau et l'Amour<sup>698</sup>. Bien plus austère et chaste, le journal de croisière que tient Georges Thierry d'Argenlieu en 1908-1909 montre également chez ce jeune homme, visiteur familier des salles médiévales du Louvre, une réelle éducation artistique classique ce qui lui permet d'apprécier les tapisseries et les peintures vues à Malte dans sa troisième et dernière année de formation. Issu du même milieu, le comte Jean de Laborde réalise lors d'un voyage de formation linguistique en Espagne un travail minutieux sur l'art médiéval ibérique où le sentiment esthétique est fortement corseté par son éducation et les savoirs érudits de son temps<sup>699</sup>.

### 3. 4. La Méditerranée au hasard des affectations avant le Second empire

Avant le Second empire, les élèves-officiers suivent, dès la fin de leurs études, des parcours et des voies fort différentes. En sortant d'Angoulême puis du *Borda*, les plus méritants et ceux qui disposent de fortes recommandations participent aux croisières scientifiques dans les mers du Sud, tandis que leurs camarades embarquent, au gré des besoins et des affectations, soit dans les eaux métropolitaines soit outre-mer. La répartition des enseignes de vaisseau entre les escadres et les stations dépend bien évidemment de leurs appuis, des circonstances politiques du moment et des places vacantes. La Méditerranée est inévitablement la première affectation d'une partie des aspirants et des plus jeunes enseignes. Le renforcement des moyens navals dans la mer Égée après

<sup>696</sup> M. Levatois, « Camille Vallaux (...) », art. cité, p. 449.

<sup>697</sup> Heureux temps ....

<sup>698</sup> Avesnes, *Journal de bord (...)*, *op. cit.*, p. 319.

<sup>699</sup> SHD-V-M, MS 163, LV Jean de Laborde, « Mission d'officier interprète en Espagne 1908-1909. Travail de mission Ségovie. Étude historique et archéologique », 1909.

1825, la constitution de l'escadre d'évolutions à la fin de la décennie 1830, les besoins des lignes postales vers l'Algérie, l'Italie et le Levant exigent en effet des cadres. Quatre officiers généraux nés à la fin de l'Empire, les amiraux Dieudonné (1812-1871), Dupré (1813-1881) D'Hornoy (né en 1816), Ohier (1814-1870) ont été ainsi très vite appelés à Toulon. Le contre-amiral Dieudonné, à peine sorti de Navale, passe au Levant puis s'éloigne de la Méditerranée pendant une dizaine d'années<sup>700</sup>. Également détaché en Méditerranée dès sa sortie du *Borda*, l'amiral de Dompierre d'Hornoy y sert trois années (1831-1834) puis rallie l'Atlantique Nord<sup>701</sup>. Les tout débuts de la carrière du contre-amiral Ohier sont assez similaires : son court passage au Levant précède de longues missions dans les eaux sud-américaines<sup>702</sup>. La Méditerranée ne peut toutefois drainer tous les anciens bordaches. L'expansion coloniale, la diplomatie navale dans les eaux sud-américaines, les contraintes du service dans les eaux ponantaises exigent également l'envoi de jeunes cadres. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, une partie donc des officiers subalternes découvrent la Méditerranée quelques années après avoir quitté l'École. Prenons l'exemple de deux aspirants sortis l'un et l'autre en 1832 du *Borda*. Le commandant René Gillotin (1814-1861) qui produira, dans les décennies 1840-1850, une magnifique série d'aquarelles et de dessins, sert les deux premières années de sa carrière dans l'Atlantique et sur les côtes pacifiques de l'Amérique du Sud, avant de rallier la Méditerranée occidentale au second semestre 1835<sup>703</sup>. Issu d'une famille créole bien née de la Martinique, l'amiral Pothuau (1815-1882) embarque pour la campagne de Hollande en 1832, sert au large du Portugal, retourne aux Antilles, rejoint Brest, fait le tour du monde et revient en France en novembre 1837. Vient alors l'occasion de solliciter un détachement en Méditerranée que Pothuau découvre à 22 ans, en décembre 1837, cinq années après sa sortie de l'École navale<sup>704</sup>. Les amiraux contemporains de Pothuau — Coupvent-Desbois (1814-1879), Jauréguiberry et Bourgois (nés en 1815) —, comme ses cadets, Joseph Exelmans (1816-1875) et Albert Gicquel des Touches (1818-1901), ont donc banalement servi pour la première fois en Méditerranée plusieurs années après leur sortie de l'École Navale<sup>705</sup>.

La découverte tardive des eaux méditerranéennes est également très commune chez les hydrographes, puisque ces derniers doivent alternativement servir sur les côtes métropolitaines, mais également à Paris, comme dans les arsenaux et les établissements de la Marine. Il en va de même pour les cadres du Commissariat. Licencié en droit à l'université de Dijon, l'élève d'administration Alfred Guichon de Grandpont passe à Brest en 1827 où, suivant les usages du

<sup>700</sup> Art. « Dieudonné (Alexandre) (1812-1871) », TAILLEMITE, p. 139.

<sup>701</sup> Art. « Dompierre d'Hornoy (Charles-Marius-Albert de) (1816-1901) », *ibidem*, p. 140-141.

<sup>702</sup> Art. « Ohier (Marie-Gustave-Hector) (1814-1870) », *ibidem*, p. 395.

<sup>703</sup> François Jacquin, *De Constantinople à Tahiti. Seize ans d'aquarelles autour du monde 1840-1856. En suivant René Gillotin*, Karthala, 1997, p. 61.

<sup>704</sup> A. Barbou, *Vie de l'Amiral Pothuau, op. cit.*, p. 20-21.

<sup>705</sup> De trois à huit années pour ce court échantillon.

Art. « Bourgois (Siméon) (1815-1887) », TAILLEMITE, p. 66 ; art. « Coupvent-Desbois (Aimé-Auguste-Élie) (1814-1879) », *ibid.*, p. 112 ; « Exelmans (Joseph-Maurice, vicomte) (1816-1875) », *ibid.*, p. 175 ; art. « Jauréguiberry, (Jean-Bernard) (1815-1887) », *ibid.*, p. 256 ; art. « Gicquel des Touches (Albert-Auguste) (1818-1901) », *ibid.*, p. 210-211.

temps, ce jeune juriste de 20 ans apprend le métier dans les bureaux de la préfecture bretonne sous l'égide de commis expérimentés et sous l'oeil bienveillant de l'amiral Duperré. Embarquant l'année suivante pour y parfaire sa formation, le jeune administrateur découvre le monde ibérique durant une courte, mais intense campagne dans les eaux portugaises, avant de rallier Toulon où il passe sous l'autorité du commissaire Corthier et participe à l'expédition d'Alger<sup>706</sup>. Les officiers de santé qui ont été formés dans les ports de Brest et de Rochefort sont enfin rarement appelés en Méditerranée après leur admission au service, mais rallient les colonies et les stations dépendantes de leurs ports de rattachement et de formation. Bien qu'il prenne part en 1824 au premier rapatriement des forces françaises déployées en Espagne, le docteur Charles Pellarin, formé à Brest en octobre 1823, demeure, les quatre années suivantes, partagé entre ses obligations de service à Brest et ses missions ultra-marines<sup>707</sup>. Au tout début de sa carrière, la Méditerranée n'est jamais loin certes. Elle prend la figure de ses patients, tel cet « enseigne de vaisseau garçon superbe et Corse d'origine », qu'une malencontreuse opération fait passer de vie à trépas, et des bagnards venus de toute la France, dont il soigne les mille misères<sup>708</sup>. Le même Pellarin entraperçoit les passions politiques du monde ibérique en assistant, en 1824, au retour à Brest des bataillons de la Garde royale déployés en Espagne l'année précédente puis en observant l'arrivée du très impopulaire don Miguel du Portugal<sup>709</sup>. Quelques Provençaux qu'il rencontre lui laissent enfin l'image d'un Midi résolument « tartarinien ». Un des EV de la corvette de charge où Pellarin embarque pour les Antilles en 1828, « était un provençal (...) qui ne dédaignait (...) aucune des distractions que la terre peut offrir après les privations d'une traversée ; il se montrait fort empressé auprès des dames, lorsqu'il s'en trouvait quelques-unes au nombre des passagers que transportait la corvette ». Embarquant par la suite sur le stationnaire de la rade de Brest, Pellarin avoue sa fatigue de « l'ailloli (sic) et de la bouillabaisse », dont les officiers du bâtiment, « tous Provençaux », faisaient leur ordinaire<sup>710</sup>. Sa vraie découverte de la Méditerranée se produit durant l'été 1828, cinq années après son entrée dans le service de santé naval, quand il assiste à l'embarquement des dernières forces françaises de Cadix. Arpentant alors longuement le port espagnol, Pellarin en note les traits festifs et architecturaux les plus frappants, non sans mentionner, « la voluptueuse cambrure » des reins des Andalouses, « l'éclat de leurs grands yeux noirs et l'agilité mutine de leurs délicieux petits pieds<sup>711</sup> ». Autant de banalités érotico-exotiques qui ne font guère honneur à l'intelligence de ce médecin cultivé, sans aucun doute lecteur de Gauthier ou de Dumas, qui reprend ici les grands poncifs de la littérature de voyage. Sa participation à l'expédition d'Alger, précédée d'un long

---

<sup>706</sup> Étienne Taillemite, *Les Hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008, p. 255.

<sup>707</sup> Charles Pellarin, *Souvenirs anecdotiques. Médecine navale, Saint-Simonisme, Chouannerie*, Paris, Librairie des sciences sociales, 1868, p. 49.

<sup>708</sup> *Ibidem*, p. 11, 24-25.

<sup>709</sup> *Ibidem*, p. 28-29.

<sup>710</sup> *Ibidem*, p. 28-32.

<sup>711</sup> *Ibidem*, p. 71-73.

séjour dans les ports de Toulon et de Mahon, soit sept années après son entrée au service, achève la progressive éducation méditerranéenne d'un médecin brestois<sup>712</sup>.

### 3. 5. La Méditerranée pour récompense : la croisière d'application de l'École navale après 1864

En 1864, le savoir jugé trop théorique des aspirants à leur sortie du *Borda* amène le ministère à rassembler les aspirants de 2<sup>e</sup> classe sur un bâtiment d'instruction ou d'application, le *Jean-Bart*, rattaché à Brest. La campagne de ce navire-école durait une année. Au terme de la croisière, les élèves-officiers pouvaient être promus à la première classe et, dès lors, être répartis entre les cinq préfectures maritimes. Voulu par le ministre Prosper de Chasseloup-Laubat (1805-1873), cette initiative fut maintenue les années suivantes et survécut au Second empire, bien que le voyage, qui durait initialement dix mois, fût ramené à cinq. Le *Jean-Bart* (1864-1870), la *Renommée* et la *Flore* servirent de navires-écoles pour les aspirants confirmés. Après une brève interruption de cette formation à la mer (1882-1884), la tradition de la croisière d'application reprit par la suite pour connaître, à la Belle Époque, une forme d'âge d'or. Choisie sans doute pour former de vrais marins à l'ancienne école de la marine à voile, la frégate *Iphigénie* sert de navire-école d'application entre 1884 et 1900<sup>713</sup>. Mieux adaptés à cette mission, le *Duguay-Trouin* puis, en 1912, la *Jeanne d'Arc* lui succédèrent<sup>714</sup>. Avant 1900, la croisière se déroule dans les parages atlantiques et méditerranéens de la métropole. « *L'Iphigénie* n'avait pas les jambes longues. Les Canaries, Dakar, les Antilles françaises, parfois un petit tour de Méditerranée, le programme ne variait pas beaucoup », reconnaissait, non sans tendresse, le commandant Thomazi qui a laissé de nombreuses anecdotes sur la Marine de la Belle Époque<sup>715</sup>. Plus puissant, le *Duguay-Trouin*, un ancien transport de troupes des lignes extrême-orientales, pouvait, en revanche, mener les élèves officiers jusque dans l'Atlantique Sud, la mer du Nord et les confins de la Scandinavie, mais « sans préjudice pour les espaces traditionnels des îles atlantiques et du Levant<sup>716</sup> », qui demeurèrent au programme de la croisière.

En Méditerranée même, le navire-école suit alternativement deux itinéraires qui ne sont pas sans rappeler les croisières estivales de l'escadre de Toulon. Soit la Méditerranée occidentale et l'Afrique du Nord sont privilégiées, soit le navire rallie les grands ports italiens et grecs, avant de rejoindre les côtes libanaises<sup>717</sup>. Durant l'année 1896, l'*Iphigénie*, de retour des Antilles, fait escale à Cadix, passe en Méditerranée, visite Toulon, avant de rallier les eaux corses (9-15 avril),

<sup>712</sup> *Ibidem*, p. 87-95.

<sup>713</sup> Officiellement, il s'agit d'un croiseur à batteries mais par son rôle et par ses déplacements, essentiellement à la voile, le terme de frégate lui convient mieux.

<sup>714</sup> Dr. Jan, « Le croiseur-école d'application le *Duguay-Trouin* », *Archives de médecine navale*, 1902, n° 77, p. 321-322 ; T. Miletic, *Le Bordache (...)*, *op. cit.* p. 52-54 ; J.-B. Bruneau, *Paul Chack, (...)*, *op. cit.*, p. 35-36.

<sup>715</sup> A. Thomazi, « Souvenirs de l'*Iphigénie* », *Neptunia*, 49, 2<sup>e</sup> trimestre 1958, p. 18.

<sup>716</sup> *Ibidem*, p. 18.

<sup>717</sup> A. Quella-Villéger, *Le cas Farrère (...)*, *op. cit.*, p. 56-57 ; T. Miletic, *Le Bordache (...)*, *op. cit.*, p. 54.

algériennes puis tunisiennes (18 avril-26 mai) pour revenir sur Brest où les aspirants participent à une revue navale de grande ampleur en l'honneur du président Faure<sup>718</sup>. Dix années plus tard (1905-1906), le *Duguay-Trouin*, revenant d'Afrique occidentale et des Antilles, fait escale en Tunisie, rallie l'Égypte, retourne en Méditerranée centrale, s'arrête à Livourne, passe aux Baléares puis rallie l'Atlantique et la mer du Nord. Bien que les programmes soient plus chargés, la vitesse moyenne du bâtiment ne réduit pas la durée de cette étape méditerranéenne, ordinairement six semaines, voire plus quand le navire doit subir des réparations. Du 1<sup>er</sup> février à la mi-mai 1907, l'école flottante croise en Méditerranée où elle fait quatorze escales dont cinq au Levant. Elle se rend en 1908-1909 à Naples, en Grèce, en Égypte, mais également en Tunisie comme à Malte<sup>719</sup>. L'objet avoué est bien de visiter les grandes réalisations coloniales et militaires françaises (Alger, Bizerte), mais également les grands sites antiques (Naples, l'Acropole, Pompéi) ou naturels tels que le Vésuve, l'île de Santorin et le détroit de Messine<sup>720</sup>. Autant que faire se peut, la visite des grands ports de guerre et marchands nationaux (Toulon, Alger, Bizerte) mais aussi étrangers (Gênes, Venise, La Valette, Gibraltar, Naples) complète le programme des escales. Le métier n'est jamais loin bien sûr durant ces arrêts. Non seulement les aspirants doivent observer les éléments de la défense portuaire, mais réaliser aussi des croquis sous la férule de l'officier chargé de cet enseignement<sup>721</sup>. En dépit de ces corvées, l'impression de la croisière d'application sur les aspirants, sortant enfin de deux années de quasi-réclusion à Brest, est considérable et pour beaucoup ineffaçable en leur rendant une liberté relative dont ils avaient été privés à Brest<sup>722</sup>.

### **3. 5. 1 Découvrir la civilisation méditerranéenne avec ses camarades et sous le regard de ses chefs**

Les conditions très particulières de la croisière d'application, menée pour compléter la formation navale d'une société juvénile militaire, interdisent les longues échappées solitaires. Entre le franchissement des colonnes d'Hercule jusqu'au terme de leur croisière, une fois l'ancre jetée à Toulon, les aspirants passent deux mois à peine en Méditerranée avec une dizaine d'escales, généralement brèves. Les obligations protocolaires et mondaines, les invitations des cercles militaires, des régiments en garnison à Alger, prennent un certain temps, le reste étant consacré aux loisirs savants. Les aspirants, un guide touristique ou leurs cours à la main, parfois chaperonnés par un cicérone, ainsi un lieutenant de vaisseau attaché à leur formation, visitent les cathédrales et les plus belles églises, se rendent dans les musées archéologiques de Naples et d'Athènes. Se promener dans les faubourgs, visiter les jardins des ceintures vertes qui entourent les villes portuaires, excursionner enfin ne sont pas impossibles. Le train, le cheval, parfois les ânes permettent, en

<sup>718</sup> SHD-V-M, BB 4-471, EMG, Ministère de la Marine au CA commandant la division l'École supérieure de Guerre, Itinéraire de l'*Iphigénie*, 19 mars 1896, 21 mars, 1896 ; R. Bazin, *L'Enseigne de vaisseau (...)*, *op. cit.*, p. 56.

<sup>719</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles\\_borda\\_duguay.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles_borda_duguay.htm)

<sup>720</sup> Avesnes, *Journal de bord (...)*, *op. cit.*, p. 305-333.

<sup>721</sup> F. Abdelouhab et al., *Carnets (...)*, *op. cit.*, p. 84.

<sup>722</sup> J.-B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, *op. cit.*, p. 35-37.

profitant d'une journée de liberté, une échappée belle où l'on regarde avidement les paysages qui défilent<sup>723</sup>. Ayant découvert Oran puis Alger, Frédéric-Charles Bargone prend le train pour Constantine et passe les trois heures du trajet « à traverser un pays qui ressemble parfaitement à n'importe quel pays de France : beaucoup de cultures, beaucoup de vignes surtout », avant que l'âpreté du paysage et l'ampleur du ravin de Constantine ne le plongent dans un univers très différent<sup>724</sup>. Conservés et présentés sur plusieurs sites, les albums des photographies prises durant les croisières du *Duguay-Trouin*, dans les années qui précèdent la Grande Guerre, permettent de suivre ces échappées belles durant les escales en Sicile, en Égypte comme en Corse<sup>725</sup>. Les escales prennent alors l'allure de formidables parties de plaisir sportif, faites de marches rapides et de cavalcades. S'arrêtant le temps d'un repas sous une tonnelle, les bandes laissent alors éclater leur joie. Aux émotions esthétiques et morales qu'inspire une ruine célèbre, s'ajoutent les souvenirs enjoués de leur excursion sur le mont Etna, des ballades dans les bazars de Smyrne, comme de la découverte étonnée de la rade de Santorin. Dans les ports de guerre d'Afrique du Nord, les visites se font plus techniques ou professionnelles : « batteries de côte, arsenal, canons et machines, coupes par de courtes fugues », peut ainsi écrire, manifestement épuisé, le jeune d'Argenlieu après avoir arpenté le port et l'arsenal d'Alger. Dans les ports de guerre étrangers, le regard redevient pleinement professionnel. Enveloppée de courtoise prudence et soumise à la consigne, la visite des batteries de Gibraltar et de Malte accompagne la découverte, admirative et jalouse, de ces deux bases<sup>726</sup>. Lus, corrigés et notés par leurs supérieurs, les journaux de voyage que tiennent les aspirants à la Belle Époque sont des exercices dont on attend qu'ils soient écrits dans une langue simple et correcte, afin d'habituer ces futurs chefs à rédiger de claires consignes et de limpides rapports. Quand l'occasion se présente de passer devant une escadre britannique, un navire de guerre espagnol, une batterie côtière, le journal analyse leur fort et leur faible avec gravité<sup>727</sup>. Ayant oublié dans son récit sur la Sicile de signaler la présence de bâtiments grecs croisés en haute mer et de rappeler l'état des phares dans le détroit de Messine, Georges Thierry d'Argenlieu est rappelé à l'ordre par le second.

Ces obligations diverses comme le rythme rapide des visites à terre ont, sans doute, découragé les propos les plus iconoclastes et poussé à une certaine uniformité, quelque soit la naïveté affichée ou vraie du propos. L'uniformisation des témoignages et des impressions n'est pas toutefois stricte ni même désirée par l'institution. Mécontent du manque de zèle des aspirants de l'*Iphigénie*, se copiant les uns les autres, leur professeur de dessin, Viaux, fait pleuvoir sur eux une

---

<sup>723</sup> Cf. Vennin (Louis), *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, Commentés et annotés par Jean-Philippe et Claude Bernard, Edit. Christian, 2008.

<sup>724</sup> SHD-V-M, MS 269, Aspirant Bargone, « Campagne de l'Iphigénie 1896-1897, Journal de relâches et de traversées », 1897.

<sup>725</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles\\_borda\\_duguay.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles_borda_duguay.htm)

<sup>726</sup> SHD-V-M, GG 2-60, Guide pratique des Officiers, « Note sur les pays visités », campagne 1893-1894.

<sup>727</sup> Sur les forces militaires et navales espagnoles à Cadix et sur l'arsenal de Malte on peut ainsi lire les tableaux de l'aspirant Bargone.

Cf. SHD-V-M, MS 269, Aspirant Bargone (qui deviendra C. Farrère), « Campagne de l'Iphigénie 1896-1897, Journal de relâches et de traversées », 1897.

« drache » de mauvaises notes pour secouer leur paresse. Ces encouragements à faire preuve de zèle et de caractère ont donc permis aux zélés d'adopter une certaine liberté de ton. Ainsi l'aveu par d'Argenlieu de son dégoût et de sa déception après avoir visité Alexandrie est-il lu avec sympathie par son supérieur qui y voit une salutaire confrontation des rêveries « lotissimes » à la réalité. Théoriquement un peu plus libre de ton, la correspondance aux parents comme aux amis n'échappe pas aux pièges du mimétisme et du conformisme que le voyage en bande et l'acquisition toute récente d'un savoir provoquent dans une première description d'un lieu visité :

Sur l'Acropole, « une vaste place mal nivelée, jonchée littéralement de débris de colonnes. À droite, le Parthénon domine tout. (...) Du reste, deux ou trois remarques que j'ai faites sur le Parthénon : (ou plutôt que j'ai contrôlées, car je les connaissais déjà) feront voir à quel point les Grecs avaient poussé la science des lignes et des proportions. (...) En descendant de l'Acropole, on passe au pied de l'Aréopage, roc escarpé qui fait jadis pendant à l'Acropole. C'est là que se réunissait jadis le conseil suprême d'Athènes. On voit encore un morceau de roc auquel on accédait par un double escalier et que l'on regarde comme la tribune des orateurs. Du haut de ce roc, Démosthène a prononcé ses fameuses harangues. Pour compléter cette visite, il y a à voir le Musée national qui rappelle un peu celui de Naples. Ce qu'il contient provient soit de l'Acropole, soit des fouilles de Corinthe et d'Argos. On y trouve aussi une partie des frises du parthénon et du temple de Thésée, ce qu'on laissait les Anglais et les canons des Turcs. La collection de vases anciens et de statues est fort belle. On peut y suivre l'évolution complète de l'art grec : depuis des ébauches enfantines des temps primitifs jusqu'aux chefs-d'œuvre de Phidias et de Praxitèle en passant par les œuvres visiblement imitées des Egyptiens<sup>728</sup>.

### 3. 5. 2. « Naples ... C'est beau, beau, beau... et puis beau encore<sup>729</sup> »

Si les journaux, les exercices comme les courriers des bordaches brillent rarement par leur originalité, ils n'en demeurent pas moins les reflets de la curiosité de jeunes gens que deux années sur la « *Baille* » dans la rade de Brest, soumis à la plus stricte discipline, ont assoiffés de paysages ensoleillés et de larges horizons. Les cieux, les sons comme les couleurs de la Méditerranée ont plongé la plupart d'entre eux dans l'émerveillement d'autant plus que les Antilles et le Brésil, découverts peu avant, leur avaient donné un avant-goût des mondes exotiques. Ce sont donc parfois d'étonnants rapprochements auxquels se livrent les aspirants de deuxième classe qui, parvenant en Méditerranée, ont encore la cervelle comme le cœur tout barbouillés d'images lointaines. Parlant de Naples, Louis de Blois, admis à Navale en 1898, lui donne l'avantage sur Rio-de-Janeiro, cette merveille du Nouveau Monde lui paraissant désormais n'être « qu'une lithographie assez criarde »<sup>730</sup>. En dépit de l'uniformisation des ports et des sociétés urbaines, la Méditerranée occidentale, espagnole, italienne et maltaise, garde un cachet quelque peu sordide et crapuleux qui ravit les esthètes et ceux qui se souviennent des écrits de Dumas Père. Le même Louis de Blois donne en 1904, dans un livre de souvenirs, le tableau convenu d'une Naples toute caravagesque :

<sup>728</sup> J. Blot, *Campagne* (...), p. 178-179.

<sup>729</sup> Avesnes, *Journal de bord* (...), *op. cit.*, p. 315.

<sup>730</sup> *Ibidem*, p. 315.

« Un logis princier déchu se laisse pénétrer par ses ouvertures béantes. une tête d'aïeul se penche sous une gargouille ou du satyre, aussi grimaçante, aussi ridée. Un savetier travaille sous un porche renaissance... On vit en plein air, sur les balcons, sur les seuils. On jase, on discute, on chante, des enfants dansent, déguenillés et beaux<sup>731</sup> ».

Toulonnais de naissance et de coeur, ayant une solide culture classique et littéraire, le commandant Duroch, alors jeune élève officier, s'abandonne aux mêmes clichés, mais adoucis par sa connaissance intime du Midi : « les Napolitains, au moins dans la ville, au langage près, ne sont pas différents des Toulonnais et des Marseillais. Il sont plus dépenaillés, mais c'est le même estimable mélange des peuples de la Méditerranée (...), une race de chanteurs, d'accordéonistes, de paresseux et même ... de souteneurs bons enfants qui exercent une forme de sacerdoce »<sup>732</sup>. Tous certes n'entonnent pas la même antienne. Pourtant prolix en confidences, le commandant Chack n'a ainsi laissé aucun souvenir de la croisière d'application<sup>733</sup>. L'un de ses contemporains, le commandant Thomazi se souvient de l'enthousiasme de ses amis et contemporains, enchantés par leurs croisières et leurs escales, mais avoue ne n'avoir plus aucun souvenir digne d'être rappelé<sup>734</sup>. Le catholicisme, parfois baroque, de la Méditerranée latine n'est pas enfin sans émouvoir les élèves-officiers qui, formés ou non dans « les jésuitières », partagent l'ardente foi de leurs familles. Cantonnée aux grands ports de la Méditerranée occidentale et de l'Afrique méditerranéenne, la croisière de l'aspirant Auphan<sup>735</sup>, reconnaît ce dernier, était incomplète, mais :

« Alexandrie, Ajaccio, Gênes, Naples, Pompéi, Syracuse, Malte, Palerme, Alger, (...) c'était tout de même un bain aux sources de la civilisation occidentale, suffisant pour former le jugement et faire de nous, partis de France à peine léchés, des jeunes hommes ayant déjà, relativement, beaucoup vu et réfléchi<sup>736</sup>».

Dans son carnet, Thierry d'Argenlieu, mu par le pessimisme que l'âge industriel inspire à cet ardent chrétien, évoque l'héritage incomparable de la Grèce antique dans une rêverie littéraire, très appréciée par son lecteur, avant de louer la supériorité morale des temps médiévaux<sup>737</sup>. La certitude, incontestée alors, de trouver en Méditerranée les racines du monde occidental, l'attachement des catholiques les plus dévots — d'Argenlieu, mais également Auphan —, à la mémoire des croisés, les traces encore palpables d'une civilisation antique découverte au collège puis au lycée se conjuguent pour susciter de la curiosité et de l'intérêt chez les meilleurs et les plus curieux.

---

<sup>731</sup> *Ibidem*, p. 317.

<sup>732</sup> CV Duroch, *Souvenirs* (...), *op. cit.*, p. 84.

<sup>733</sup> J. -B. Bruneau, *Paul Chack* (...), *op. cit.*, p. 36-37.

<sup>734</sup> A. Thomazi, « Souvenirs de l'*Iphigénie* », art. cité, p. 18.

<sup>735</sup> Jean Laplane, *Amiral Paul Auphan. Itinéraire d'un officier de marine*, VA éditions, 2018, p. 25-26.

<sup>736</sup> Amiral Auphan, *L'Honneur de Servir*, *op. cit.*, p. 36.

<sup>737</sup> T. Vaisset, *L'Amiral d'Argenlieu* (...), *op. cit.*, p. 55-56.

#### 4. De la sortie de l'École navale jusqu'au terme de la carrière : de fréquentes occasions de retrouver et de mieux connaître la Méditerranée

Au terme de ses trois années de formation et d'application, chaque ancien bordache dispose sur tous les espaces maritimes d'un bagage de savoirs et de représentations qu'il emporte avec lui tout au long d'une carrière plus ou moins longue selon ses talents et ses appuis. Ce bagage n'est ni clos ni pétrifié. Il peut s'appauvrir par indolence ou, bien au contraire, bénéficier des lectures, des rencontres et des opportunités professionnelles que sont les stages, les missions et les affectations.

Au sortir de l'École navale, tout jeune officier de marine du XIX<sup>e</sup> siècle est soumis, comme l'ensemble des marins et des militaires européens, à une voie de perfectionnement qui devient, au fil des décennies, un parcours de spécialisation technique et militaire<sup>738</sup>. Engagé sous les monarchies constitutionnelles avec la création des escadres permanentes et l'école de canonnage, ce processus se renforce sous le Second empire avec la création des écoles de torpilleurs et des fusiliers marin et s'amplifie sous la III<sup>e</sup> république. Les spécialisations militaires et techniques imposent des périodes de stage dans les centres de perfectionnement soit à Paris (Montsouris à la fin du siècle) soit dans les arsenaux. Toulon, qui est un centre majeur de canonnage et de torpillerie, attire donc chaque année des centaines de matelots, d'officiers-mariniers et des dizaines de cadres qui venus et formés dans les ports ponantais, découvrent et redécouvrent la Provence maritime. Au tournant du siècle, ce sont également les pionniers de la sous-marine, de la TSF et de l'aéronavale qui rejoignent Toulon et les îles d'Hyères, mais également Saint-Tropez et Fréjus<sup>739</sup>. Pour une poignée, c'est à Paris que s'approfondit leur connaissance des enjeux politiques du monde méditerranéen. L'École supérieure de la Marine, où sont accueillis ceux qui aspirent aux étoiles et que la Marine veut « pousser », propose en effet des conférences historiques, dont les propos reprographiés servent de manuels aux stagiaires. Suivant une approche résolument et classiquement chronologique, les cours suivent les entreprises magnoludoviciennes en Méditerranée occidentale, analysent les luttes contre les « Barbaresques », exposent les péripéties maritimes des *French Wars*, particulièrement l'échec de l'expédition d'Égypte<sup>740</sup>. Les dimensions culturelles, on dirait aujourd'hui civilisationnelles, du monde méditerranéen affleurent dans d'autres cours. Enseignant la Géographie à l'ESM, l'helléniste Victor Bérard, donne, à la veille de la Grande Guerre, une série de conférences consacrées à l'histoire passée du Proche-Orient, mais également aux questions les plus contemporaines telles que les affaires arméniennes, bulgares, grecques ou la question marocaine. Cet érudit, qui a suivi de très près les tensions et violences balkaniques à l'époque hamidienne<sup>741</sup>, y brosse à grands traits, avec un humour percutant, les traits des civilisations antiques et médiévale du

<sup>738</sup> À titre d'exemple : J. Laplane, *Amiral Paul Auphan (...)*, *op. cit.*, p. 71-129.

<sup>739</sup> DAVELUY, II, p. 468 et suivantes.

<sup>740</sup> SHD-V-M, 1 CC 269, M. Lacour-Gayet, *Histoire maritime de la France. La Révolution et l'Empire*, École Supérieure de Marine, 1909 ; *ibidem*, CF Mercier, *Tactique Navale (Partie Historique)*. t. 1, *De la marine à rames aux événements maritimes de 1864*, École supérieure de la Marine, 1910 ; *ibidem*, *idem*, *Tactique Navale (Partie Historique)*, tome II, *Des événements maritimes en 1864 à 1904. La guerre russo-japonaise*, École Supérieure de la Marine, 1910.

<sup>741</sup> O. Layre, *Victor Bérard (...)*, *op. cit.* ; S. Basch (dir.), *Portraits de Victor Bérard (...)*, *op. cit.*

Proche et du Moyen-Orient. La culture générale est ici au service de la France. Provoquant, sans doute à dessein, quelques sourires sardoniques ou d'antisémites grimaces, Bérard fait ainsi une courte apologie de l'Alliance Israélite Universelle, qu'il présente comme l'adversaire du projet sioniste pro-germanique, et dont il dit l'importance comme outil d'influence nationale :

« Depuis dix ans, dans la Méditerranée, elle (l'Alliance) a toujours considéré le français comme sa propre langue et, dans toutes ses écoles, très nombreuses, elle enseigne le français. Aussi, Messieurs, quand vous irez dans le Levant, ne manquez jamais d'aller dans ces écoles et de considérer comme nôtres les écoles de l'Alliance Israélite Universelle<sup>742</sup> ».

Si l'opposition entre les Israélites « français » et « allemands » dans la sphère méditerranéenne est ici bien forcée, Bérard se montre bien plus nuancé en critiquant la notion de frontières naturelles comme les séparations canoniques des continents et des sous-régions du monde<sup>743</sup>. Sa finesse comme son savoir encyclopédique ne doivent pas toutefois ici faire prendre un arbre (même aussi jurassien que l'était Bérard) pour une forêt. La culture historique et géographique acquise à l'ESM concerne une poignée de marins, généralement d'élite. Pour fructueux qu'il soit, le stage n'est qu'un moment dans une carrière, surtout partagée entre les affectations à la mer comme à terre. Autant de postes différents qui permettent aux plus curieux d'accroître leur connaissance des peuples et des États maritimes, non sans que leurs préjugés, hostiles ou bienveillants, s'enrichissent de leurs lectures, romanesques ou non, de leurs loisirs et de leurs rencontres.

#### **4. 1. Servir en Méditerranée : une étape ordinaire, nécessaire même pour les plus ambitieux**

Les affectations en Méditerranée sont extrêmement communes dans la Marine dont le rôle logistique et tactique est renforcé par la conquête de l'Algérie, l'essor missionnaire au Proche-Orient et, surtout après 1850, par le renforcement des flux financiers et commerciaux dans les deux bassins méditerranéens. Nombreuses entre 1840 et 1870, les opérations de guerre comme les ingérences diplomatico-armées mobilisent une part importante des moyens humains de la Marine qui sont prélevés dans les ports métropolitains, voire rappelés de l'outre-mer<sup>744</sup>. À la fin du siècle enfin, la vraisemblance d'une confrontation contre l'Italie, l'Autriche-Hongrie ou le Royaume-Uni fait non seulement de l'escadre le fer de lance d'une stratégie d'action tout azimut, mais précipite le développement du port de Bizerte<sup>745</sup> et des écoles d'application provençales. En dépit du développement de l'empire colonial, les officiers subalternes et supérieurs sont donc amenés à

<sup>742</sup>SHD-V-M, 4 S 37, Victor Bérard, *Cours de géographie politique*, Paris, École Supérieure de la Marine, 1912, p. 73-74 ; <https://www.cairn.info/revue-archives-juives1-2001-1-page-9.htm>.

<sup>743</sup> SHD-V-M, 4 S 37, Victor Bérard, *Cours de géographie politique*, Paris, École Supérieure de la Marine, 1912, p. 30-31.

<sup>744</sup> Louis Nicolas, *Histoire de la marine française*, PUF, coll. « Que Sais-je ? » 1973, p. 88.

<sup>745</sup> Pour un rappel bibliographique de la période (1881-1914) et une utile mise en perspective entre l'avant et l'après guerre : Thomas Vaisset, « L'arsenal de Bizerte, moteur de l'industrialisation de l'Afrique du Nord au lendemain de la Première Guerre mondiale ? », *Outre-Mers*, 2018/2, n° 400-401, p. 129-144. DOI : 10.3917/om.182.0129. URL : <https://www.cairn.info/revue-outre-mers-2018-2-page-129.htm>

servir une, deux voire plusieurs fois en Méditerranée que presque tous les amiraux donc connaissent intimement<sup>746</sup>. Commune donc, cette affectation est en outre appréciée pour des raisons fort mondaines.

Toulon est notoirement le plus agréable poste portuaire en métropole. Assez proche certes de Paris, Cherbourg semble à beaucoup une petite ville triste dont le climat est ... aussi océanique qu'à Brest et Lorient. Bien que son ancienne réputation de port paludéen s'estompe sous la III<sup>e</sup> République, Rochefort est un désert social, mais aussi un port de guerre de second rang où l'on envoie les aspirants les moins bien classés. Comment la base de Toulon ne viendrait-elle pas alors presque toujours en première ligne des demandes au tout début d'une carrière ? « La douceur de son climat, le séjour des grandes escadres, une certaine réputation bien méritée de ville gaie et agréable attirent généralement le choix des heureux classés de la liste d'ancienneté » des *midships*<sup>747</sup>. Plus lyrique, Louis de Blois, qui est admis sur le *Borda* en 1898, chante cette joie pure de vivre sous un ciel lumineux : « Toulon est un lieu de délices.(...) il n'y a de soleil qu'à Toulon. (...) il n'y a de cafés qu'à Toulon (...) de gaieté qu'à Toulon<sup>748</sup> ». Pour les jeunes gens de constitution délicate ou souffrant de maux chroniques, le climat provençal n'est pas un élément négligeable de leurs vœux d'affectation. En un siècle qui, faute de mieux, s'en remet aux bains thermaux, au soleil comme au vent pour soigner les organismes fragiles ou malmenés, servir en Méditerranée a bien des attraits. Détaché en 1897 sur le *Charner*, un des plus récents cuirassés de l'escadre, l'aspirant de première classe Paul Henry avoue vite son ennui, tant l'immobilisation de ce navire à Toulon démoralise cet esprit ardent. Bien vite toutefois, l'annonce du départ pour la Crète, ravagée par les violences confessionnelles, le ranime. Espérant y demeurer longtemps, il ne doute pas y guérir un rhume tenace, « mener un peu la vie de campagne » ou faire « avec le *Charner* ou un autre bateau, une tournée quelconque dans le Levant<sup>749</sup> ». Servir au Levant permet également à des officiers revenus des mers tropicales et plus ou moins retapés par une cure thermale, de se refaire une santé sans perdre leur tour de commandement<sup>750</sup>.

À ces avantages climatiques s'ajoutent les plaisirs sociaux qu'attise la proximité de la Riviera. Comme en témoignent les souvenirs des marins français que britanniques, l'éden des jeunes officiers se situe en Méditerranée où les bals donnés à bord et à terre, la participation au carnaval de Villefranche, comme les obligations mondaines des états-majors, rythment paisiblement la vie des états-majors des escadres, que ne troublent guère en outre de rares et brèves croisières d'entraînement. Loin de s'éteindre en 1914, cette réputation sans égale de la Riviera se prolongera

---

<sup>746</sup> F. Abdelouahab et al., *Carnets (...)*, op. cit., p. 218-222.

<sup>747</sup> A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de guerre*, Paris, Librairie Vuibert, 1910, p. 179.

<sup>748</sup> Avesnes, *Journal de bord (...)*, op. cit., p. 311.

<sup>749</sup> R. Bazin, *L'Enseigne de vaisseau (...)*, op. cit., p. 74-75.

<sup>750</sup> J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrère (...)*, op. cit., p. 72.

les décennies suivantes, trouvant un second souffle avec l'arrivée de la VI<sup>e</sup> flotte en Méditerranée occidentale et dont Villefranche devient le port d'attache<sup>751</sup>.

Servir au sein de l'escadre de la Méditerranée apporte enfin des bénéfices socio-professionnels que d'autres commandements ne permettent pas d'obtenir. Les stations de l'Atlantique Sud et du Pacifique sont assurément la promesse d'aventures nautiques et savantes, de longues croisières et de promotions accélérées. Mais il y a un prix à payer à trop demeurer outre-mer<sup>752</sup>. « Si le séjour à bord des petits navires est favorable à l'instruction nautique des jeunes marins », peut-on lire dans un petit essai biographique publié en 1886, « il a aussi (...) un désavantage marqué par rapport aux grands bâtiments, où un état-major plus nombreux offre plus d'éléments pour le développement de tout ce qui complète l'officier<sup>753</sup> ». C'est en effet en Métropole, à Paris, à Brest comme à Toulon, que le métier d'officier supérieur et général s'apprend en travaillant au sein des commissions et des états-majors<sup>754</sup>. Certes quelques opérations majeures, comme les opérations livrées contre la Chine en 1860 puis en 1884-1885 mobilisent de grandes forces. Le plus souvent, les unités sont dispersées et toutes sont mobilisées par des tâches logistiques et de surveillance<sup>755</sup>. En outre, les bâtiments déployés au-delà des mers métropolitaines sont des navires de faible ou de moyen tonnage, dont le navire-amiral est, au mieux, une frégate mixte ou un croiseur-cuirassé. Or, la rue Royale ne confie une division de navires de ligne qu'aux seuls officiers supérieurs et généraux ayant auparavant commandé une unité de premier rang. Ordinairement donc, tout futur amiral doit passer de longues années dans les escadres métropolitaines comme commandant en second puis « pacha » d'un navire de ligne. Seule une poignée d'officiers supérieurs ayant servi outre-mer, ainsi le futur amiral Aube, réussissent, à leur retour, à exercer sans peine le commandement d'un vaisseau, avant de recevoir celui d'une division de l'escadre<sup>756</sup>. Que les talents et les ambitions trouvent enfin à Toulon la matière d'une reconnaissance ministérielle et de promotions méritées est avéré sous tous les régimes.

Concentrant la plupart des navires de ligne et les unités les plus modernes, les deux grandes escadres de Brest et de Toulon permettent aux jeunes officiers bien introduits ou repérés par les officiers supérieurs de servir au sein des états-majors, le commandement disposant de privilège de choisir leurs officiers d'ordonnance et leurs subordonnés immédiats<sup>757</sup>. Les filières d'excellence technique sont d'autres voies de promotion. Exerçant plusieurs commandements délicats sur la ligne postale et militaire de l'Algérie dans les années 1830, le commandant Pâris passe pour

---

<sup>751</sup> Nathalie Molines, « 'Our favorite Liberty », La VI<sup>e</sup> flotte et la Côte d'Azur : tableau d'une « Petite Amérique méridionale (1948-1967) », *Cahiers de la Méditerranée*, 98, 2019, p. 231-248. Cf. <http://journalsopenditin.org/cdlm/11600>.

<sup>752</sup> [http://www.institut-strategie.fr/PN4\\_Monaque.html](http://www.institut-strategie.fr/PN4_Monaque.html)

<sup>753</sup> Anonyme, *Quelques pages de la vie d'un marin (...)*, *op. cit.*, p. 5-6.

<sup>754</sup> P. Masson, *Histoire de la Marine (...)*, *op. cit.*, t. I, p. 73.

<sup>755</sup> J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrère (...)*, *op. cit.*, p. 66-72.

<sup>756</sup> [http://www.institut-strategie.fr/PN4\\_Monaque.html](http://www.institut-strategie.fr/PN4_Monaque.html)

<sup>757</sup> Exceptionnellement, quand le navire est un prototype, le commandant d'un bâtiment peut désigner tout son état-major.

posséder une connaissance exceptionnelle de la branche vapeur, ce qui lui assure le commandement d'un vaisseau puis d'une division durant la guerre de Crimée. Durant la crise de l'unité italienne, son expérience le fait enfin nommer à la tête d'une des divisions de l'escadre de la Méditerranée, alors que la course franco-britannique aux armements navals impose une attention particulière aux progrès anglais<sup>758</sup>. Ultérieurement, l'électricité, la propulsion sous-marine, l'aéronautique enfin à la veille de la Grande Guerre sont de nouveaux champs où les talents des jeunes officiers peuvent trouver à s'exercer et les dossiers personnels s'enrichir d'utiles félicitations ministérielles<sup>759</sup>. C'est ainsi au sein de l'escadre de la Méditerranée que le LV Trève (1825-1889) mène des expériences sur la signalisation électrique qui retiennent l'attention de la rue Royale et lui valent la considération attentive de ses chefs<sup>760</sup>. Un demi-siècle plus tard, le LV (et futur amiral) Darrieus (1859-1931) se trouve chargé de transformer le *Gymnote*, le premier sous-marin opérationnel en un navire de guerre. Remplie en deux années (1889-1890), cette mission confirma le haut-degré d'excellence nautique et technique de ce spécialiste des torpilles auquel fut ouverte une brillante carrière administrative et opérationnelle<sup>761</sup>.

#### **4. 2. Au hasard des croisières et des escales : les bonnes fortunes des amitiés missionnaires, consulaires et savantes**

Plus ou moins biaisée, la connaissance des peuples et des États maritimes qu'acquièrent les officiers de Marine dans les premières années de leur carrière s'enrichit au gré de leurs missions. Autant de croisières et d'escales que ponctuent les obligations logistiques et protocolaires comme les permissions. Le premier lieu de ces apprentissages est « le carré », où les membres de l'état-major se retrouvent, déjeunent et dînent, bavardent ou se reposent. Les souvenirs du « pacha » et des officiers plus âgés, les anecdotes que le major (*i. e.* le médecin) ou le commissaire égrènent avant, durant et après les parties de cartes sont autant d'occasions « d'apprendre » la Syrie, Alexandrie ou l'Albanie, avant d'avoir enfin l'occasion de les découvrir<sup>762</sup>. Les livres et les guides que l'on se prête, les cartes postales que l'on ramène à bord pour en remplir les albums, les photographies ou les aquarelles que l'on ramène d'une descente, les « souvenirs » offerts par des camarades, ou marchandés dans un souk, sont d'autres occasions de partager les impressions d'une visite ou de parler d'une escale passée.

Une fois l'ancre jetée au port, les notables des communautés nationale et européenne, ecclésiastiques et civils, les officiers de marine étrangers, les agents consulaires, les ecclésiastiques catholiques, latins ou orientaux, sont les interlocuteurs voués des officiers de Marine. Au Levant, les

<sup>758</sup> G. Barron, *Edmond Pâris et l'art naval (...)*, *op. cit.*, p. 29-72.

<sup>759</sup> J.-B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, *op. cit.*, p. 54-55.

<sup>760</sup> Cf. Anonyme, *Quelques pages de la vie d'un marin. Le commandant Trève, d'après sa correspondance*, *op. cit.* ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_treve\\_auguste.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_treve_auguste.htm)

<sup>761</sup> G. Garier, *L'Odyssée technique (...)*, vol. 1, p. 33-34

<sup>762</sup> Paul-Émile Lafontaine, *Campagne des mers du Sud faite par le Seignelay de 1875 à 1879*, Mercure de France, coll. Le temps retrouvé, 2006, p. 47-49.

missionnaires et religieuses français, dont les maisons se multiplient après 1840, apportent sur les populations urbaines une foultitude de faits et d'anecdotes dont les stationnaires font la matière de leurs rapports politiques. Sur les côtes provençales, languedociennes et corses, les syndics des gens de mer, les agents des Douanes, les notables enfin donnent aux officiers des croiseurs mille détails sur les usages locaux. Servant sur le *Rôdeur*, un croiseur attaché à la surveillance des pêches en 1858-1859, le médecin du bord, Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois, sait assez de provençal pour se faire comprendre des gens de la côte languedocienne et du delta du Rhône<sup>763</sup>. Ce natif d'Ollioules (Var) ramène de ces échanges une image saisissante d'un territoire maritime profondément christianisé, mais acceptant encore avec complaisance la fécondité pré-nuptiale. Passionnés des « ferrades et des jeux de taureaux de la Camargue », les Languedociens des côtes lui semblent enfin présenter les « caractères ethniques des Sarrasins dont ils descendent presque sans mélange<sup>764</sup> ». En Algérie, les militaires et les marins de la station d'Algérie entretiennent des relations étroites qui animent une active vie sociale, dès la fin de la monarchie de Juillet. Parvenant sur la côte algérienne en 1845, le jeune Eugène Souville (1821-1909) y noue des amitiés très fortes avec des officiers d'artillerie qui, voyant arriver son navire, « amenaient leurs chevaux sur le quai et venaient nous prendre pour des excursions agréables<sup>765</sup> ». De retour en 1857, d'anciennes et de nouvelles amitiés au sein de l'armée lui donnent l'occasion de pérégriner en Kabylie qu'il décrit avec un grand luxe de détails dans ses souvenirs<sup>766</sup>. La présence de parents établis en Afrique du Nord permet également au chirurgien de la marine Charles Bonnescuelle de Lespinois de visiter le littoral et l'arrière-pays, et d'en ramener des impressions informées et personnelles<sup>767</sup>. Au début du siècle, l'établissement en Algérie comme en Tunisie des marins et de leurs familles — les amiraux René Daveluy ou Benjamin Gervais — confirme une attraction pour une part professionnelle et pour une part cordiale<sup>768</sup>. En Afrique du Nord comme au Levant, les cadres les plus jeunes peuvent aussi beaucoup apprendre des consuls.

Ces derniers leur signalent les ressources cynégétiques du pays, leur montrent les plus « beaux endroits » à dessiner et les mènent jusqu'aux lieux archéologiques les plus proches. Associés dans l'invention, l'achat et l'embarquement de la *Vénus de Milo*<sup>769</sup>, l'EV Dumont d'Urville et le secrétaire de l'ambassade de France, M. de Marcellus (1795-1861), entretiennent des relations assez étroites pour arpenter ensemble les « terres voisines de Constantinople », où le

<sup>763</sup> Art. « Bonnescuelle de Lespinois (François Gérard Victor) », BRISOU-SARDET, p. 111.

<sup>764</sup> Mémoires de Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois (1843-1868), reproduits sur le site *Dossiersmarine2* : « La Flotte de Napoléon III-Documents-Témoignages : Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois ». [www.dossiersmarine@free.fr](http://www.dossiersmarine@free.fr).

<sup>765</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 90.

<sup>766</sup> *Ibidem*, p. 404-405.

<sup>767</sup> Mémoires de Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois (1843-1868), reproduits sur le site *Dossiersmarine2* : « La Flotte de Napoléon III-Documents-Témoignages : Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois ». [www.dossiersmarine@free.fr](http://www.dossiersmarine@free.fr).

<sup>768</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Benjamin\\_Gervais](https://fr.wikipedia.org/wiki/Benjamin_Gervais)

<sup>769</sup> Qui donne à Paul Chack l'occasion d'un inimitable morceau de bravoure. Paul Chack, *Marins à la bataille, Le XIX<sup>e</sup> siècle et l'Indochine*, Paris, éditions du Gerfaut, 2001, p. 182-184

diplomate français, curieux et cultivé, sert de guide au marin<sup>770</sup>. Connaissant bien l'Orient méditerranéen, le médecin Auguste Reynaud confie, en août 1824, avoir visité la Troade avec le fils de l'agent consulaire de Tenedos où avait relâché son navire<sup>771</sup>. Ces bonnes fortunes de terre ne sont pas l'apanage de cet « âge des antiquaires » qui s'achève vers 1840. Commandant le *Faucon* en Méditerranée orientale à la veille des guerres balkaniques, le commandant Daveluy se rend à Jérusalem avec son état-major suivant une vieille tradition de la station du Levant. Non sans jubilation, il écoute les pieux religieux qui les hébergent, démolir les « légendes » enveloppant l'emplacement des hauts lieux de la Passion et leur substituer une reconstitution savante de la Jérusalem romaine<sup>772</sup>.

Communs à terre, ces échanges entre marins et civils le sont également à bord des navires de l'État où embarquent les personnalités étrangères et nationales de premier plan, mais également des peintres, des ecclésiastiques et des savants missionnés par le ministère de l'Instruction Publique. Le ministère de la Marine prend ainsi soin de Charles Texier (1802-1871), qui embarque sur la *Mésange* en 1835 pour un grand tour de la mer Égée<sup>773</sup>, puis du baron Taylor, que transporte en 1838 en Espagne un brick de la station des côtes orientales de l'Espagne<sup>774</sup>. Trois décennies plus tard, le géologue Ferdinand Fouqué, qui étudie l'activité volcanique à Santorin, est également transporté sur un croiseur<sup>775</sup>. Avérée sous d'autres cieux, la présence des savants sur les navires de l'État n'est pas bien sûr une spécificité française, les grandes marines européennes associant régulièrement ces derniers à leurs travaux — ainsi Darwin sur le *Beagle* — et remplissant les mêmes missions de transport et de soutien logistique à la demande des institutions savantes<sup>776</sup>. Ces embarquements peuvent être l'occasion de nouer des liens d'estime, voire d'amitié. En juillet 1858, Eugène Souville, alors commandant du *Ténare*, un des croiseurs de la division d'Algérie, signale la présence à son bord de deux explorateurs, Julius Brencley et le naturaliste Jules Rémy, qu'il avait connus dans le Pacifique quelques années auparavant. Invités à demeurer en Algérie, les deux hommes y passent quelques mois en parcourant la colonie, avant d'embarquer sur le *Ténare* et de rejoindre Cadix. Leur séjour à son bord, est alors, pour Souville l'occasion de revoir deux hommes qu'il estimait et dont les périple récents en Amérique du Nord durent être l'occasion de

<sup>770</sup> Ces échanges amicaux ont été rapportés par Marie-Louis Jean André Charles de Martin du Tyrac de Marcellus dans ses souvenirs : Ce dernier n'est pas alors devenu l'érudit helléniste que son légitimisme voue, après 1830, à une studieuse retraite.

EV Dumont d'Urville, « Seconde relation de la campagne hydrographique de la gabare du Roi, la *Chevrette*, dans le Levant et la mer Noire, pendant l'année 1820 », *Annales Maritimes et Coloniales*, 2<sup>e</sup> partie, 1821, p. 154 ; Vicomte de Marcellus, *Souvenirs de l'Orient*, Paris, Librairie Debecourt, 1839, p. 238-239 ; Maurice Besnier, « La Vénus de Milo et Dumont d'Urville », *Revue des Études Anciennes*, t. 10, n° 3, 1908, p. 205-248 et particulièrement la page 213.

<sup>771</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), n° 13, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe A. Reynaud, « Journal historique et médical de la corvette de S. M. *L'Écho* », 1826.

<sup>772</sup> DAVELUY, II, p. 428-429.

<sup>773</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 266.

<sup>774</sup> *Ibidem*, p. 269-270.

<sup>775</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, Ministère de l'Instruction Publique au ministère de la Marine, 31 janvier 1867.

<sup>776</sup> Catherine Horel, *L'amiral Horthy (...)*, *op. cit.*, p. 48.

conversations animées<sup>777</sup>. Moins fréquents peut-être dans la seconde moitié du siècle, quand toute la Méditerranée est parcourue par des lignes de paquebots rapides, ces compagnonnages amicaux se poursuivent néanmoins. Au début de la III<sup>e</sup> République, le géologue Charles Vélain (1845-1925) embarque sur le *Narval*, en mission hydrographique le long des côtes occidentales de l'Algérie. Suggérée par le commandant du navire, le CV Mouchez (1821-1892), le futur fondateur de l'observatoire de Montsouris, la présence de Charles Vélain permet à l'état-major du *Narval* de suivre de près ses travaux géologiques mais également « anthropologiques », c'est-à-dire archéologiques et anthropométriques<sup>778</sup>. La collecte de divers matériaux osseux et lithiques, mais également plusieurs reconnaissances ethnographiques sont menées conjointement par le savant et des membres de l'état-major. Ces recherches et ces conversations nourrissent une estime réciproque dont témoigne, quelques mois plus tard, l'embarquement du géologue pour une mission dans l'océan Indien sur le navire du commandant Mouchez. Rien ici de singulier.

Sous d'autres cieux, asiatiques, sud-américains et surtout océaniens, ce sont des voyageurs-ethnologues, tel le Boulonnais Pinart (1852-1911), mais également d'aventureux missionnaires et d'étonnantes aventurières en crinoline que les marins côtoient durant des semaines. Autant d'occasions, saisies ou non par les plus jeunes officiers et leurs aînés, de s'ouvrir à d'autres dimensions, religieuses, politiques et littéraires. Demeurant en 1902 à Toulon pour y accomplir un stage de six mois au centre d'instruction de Saint-Mandrier, le jeune Victor Segalen (1878-1919) se lie avec l'étonnant abbé Yves Le Gac (1856-1925), un ancien aumônier d'escadre, dont les travaux d'assyriologie comme sa connaissance du monde extrême-oriental fascinent le futur écrivain<sup>779</sup>. Dans ces échanges, tant à la mer qu'à terre, deux professions savantes, l'archéologie et la géologie, semblent avoir tissé des liens assez réguliers avec les marins qui trouvèrent chez les érudits et les savants de précieux et parfois d'agréables cicérones.

#### 4. 3. Les archéologues : des « compagnons » de route et des mentors généralement appréciés

Les liens entre les marins et les archéologues ne se limitent pas en Méditerranée, qu'elle soit africaine, égéenne ou proche-orientale, aux seules relations opportunistes et cordiales rapprochant deux professions vouées à servir l'influence de la France. Ce partenariat ne doit pas faire oublier des relations plus profondes.

Avant 1860, l'archéologie est une science auxiliaire de l'Histoire ancienne qui, parfois confondue avec l'épigraphie ou la numismatique, peine à entrer à l'Université. Les archéologues « de métier » de la monarchie de Juillet et du Second empire, tels Charles Texier (1802-1871) ou Désiré Raoul-Rochette (1789-1854), sont encore des érudits itinérants à la recherche de pièces

<sup>777</sup> Le propos de Souville est assez bref, mais il s'agit ici d'une note de son journal essentiellement dédié aux affaires navales, coloniales et militaires. Cf. E. Souville, *Mes souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 187 ; 203.

<sup>778</sup> Charles Vélain, « Observations anthropologiques faites sur le littoral algérien », *Bulletins de la Société d'anthropologie de Paris*, II<sup>e</sup> série, t. 9, 1874, p. 121-122.

<sup>779</sup> <http://diocese-quimper.fr/bibliotheque/files/original/b748c4efb2ce61f8af57cfaaa998059c.pdf> ; D. Gisserot, « les grandes heures de la médecine navale à Toulon.art. cité (...) », p. 46.

rare<sup>780</sup>. Parfois issus du milieu consulaire ou le rejoignant, tel Paul-Émile Botta (1802-1870), ces savants aventuriers ne se distinguent que par l'étendue de leur science des autres voyageurs lettrés<sup>781</sup>. Avant que « l'antiquaire » ne devienne, dans le dernier tiers du siècle, un archéologue de métier avec ses pratiques propres et ses méthodes laborieuses, des militaires ou des marins ayant fait de solides études humanistes appartiennent donc à cette petite cohorte d'érudits expatriés<sup>782</sup>. En 1817, l'hydrographe britannique Smyth, qui avait auparavant composé deux ouvrages de référence sur la Sicile et la Sardaigne, fouille le site de Leptis Magna. Trois années plus tard, le jeune Dumont d'Urville s'illustre en mer Égée par la collecte de diverses inscriptions et son rôle (controversé) dans l'invention et l'acquisition de la Vénus de Milo<sup>783</sup>. Chargé de parachever le relevé hydrographique de la Turquie d'Asie puis de la Crète, l'hydrographe Thomas Abel Brymage Spratt publie un tableau de la société crétoise et des ressources archéologiques de l'île<sup>784</sup>. Une décennie plus tard, la même passion épigraphique et antiquaire anime les loisirs de l'EV Doudart de Lagrée, qui marche, sans le savoir, sur les pas de Spratt<sup>785</sup>. Après avoir fébrilement arpenté les sites grecs des Détroits durant la crise d'Orient de 1853-1854, Doudart de Lagrée revient à sa passion antiquaire, quand il reçoit le commandement du *Rôdeur*, un garde-pêche affecté aux côtes provençales et languedociennes<sup>786</sup>. Son contemporain, le LV Louis Vignes, un des vétérans de l'expédition de Syrie de 1860, assiste comme photographe le duc de Luynes (1802-1867), l'un des grands découvreurs de la Palestine antique<sup>787</sup>. Malgré la professionnalisation croissante de l'archéologie romaine et grecque entre les décennies 1860 et 1880, les liens cordiaux comme les échanges de bons procédés entre les archéologues et les marins curieux des vieilles civilisations entretiennent chez ces derniers la fibre « antiquaire » de leurs anciens.

Sur les côtes du Levant et, dans une moindre mesure, maghrébines, les marins rendent d'assez précieux services aux archéologues. Cette assistance, essentiellement logistique, comme la promptitude des marins ont été assez appréciées de la plupart des savants pour nourrir une

---

<sup>780</sup> C. -J. Robin, « La mission d'Ernest Renan en Phénicie », dans *Histoire et archéologie méditerranéennes sous Napoléon III*, Actes du 21<sup>e</sup> colloque de la Villa Kérylos à Beaulieu-sur-Mer les 8 et 9 octobre 2010, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2011, p. 125-154.

<sup>781</sup> Pierre-Yves Beaurepaire, « Réflexions sur les « loisirs » antiques des consuls », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 93 | 2016, mis en ligne le 15 juin 2017, consulté le 08 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/8479>.

<sup>782</sup> Bien que ces dites méthodes soient encore très brutales pour tout ce qui ne relève pas pas de la Grèce Ancienne. Cf. Grégory Reimond, « Pierre Paris, un parcours athénien (1882-1885). Le dossier phocidien : les fouilles du sanctuaire d'Athéna Cranaia », *Pallas*, 100 | 2016, p. 217-247.

<sup>783</sup> En attendant la sortie du livre de Vincent Touze : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Vénus\\_de\\_Milo](https://fr.wikipedia.org/wiki/Vénus_de_Milo) ; <https://www.vincent-touze.com/la-guerre-d-independance-grecque-et-la-venus-de-milo-par-vincent-touze/>

<sup>784</sup>D. Moore, *Dawn of Discovery : The Early British Travellers to Crete (...)*, *op. cit.*, p. 37-50.

<sup>785</sup> *Ibidem*, p. 37-50.

<sup>786</sup> B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 33-41 ; C. Marbach, « Deux polytechniciens en Indochine (...), art. cité, p. 21-25.

<sup>787</sup> Gabrielle Feyler, « Contribution à l'histoire des origines de la photographie archéologique : 1839-1880 », *Mélanges de l'école française de Rome*, 1987, vol. 99, n° 2, p. 1019-1047 et plus particulièrement la p. 1033.

reconnaissance dont la manifestation la plus banale, mais la plus appréciée, est d'offrir aux états-majors (et parfois aux matelots) un aperçu de leurs travaux et de leurs fouilles.

#### 4. 3. 1. Les formes de la coopération navalo-archéologique au Levant comme en Afrique méditerranéenne

Sous les monarchies constitutionnelles, les deux épisodes les plus célèbres de cette assistance sont d'une part l'embarquement de la Vénus de Milo sur l'*Estaffette* de la station du Levant, avant son transbordement au Pirée sur un autre navire de guerre<sup>788</sup>, et d'autre part, le transport en France en 1833 de l'obélisque de Louxor sur une allège construite à Toulon deux années auparavant<sup>789</sup>. Ces affaires majeures ne sont que la partie émergée d'une coopération ordinaire au Levant où l'archéologie est un champ savant pionnier de l'Occident. En 1835, une goélette chargée de missions de renseignement et de reconnaissance cartographique, embarque l'érudit Charles Texier, qu'elle mène sur plusieurs endroits d'Asie Mineure et qu'elle récupère aux temps convenus par le commandant et son hôte<sup>790</sup>. Trois années plus tard, le gouvernement met un brick de la station du Levant, la *Surprise*, à la disposition de l'archéologue Raoul-Rochette qui peut ainsi se rendre à Syra, au Pirée, à Délos puis en Asie Mineure. Mouillant dans la rade d'Assos (auj. Behramkale), cet érudit y pressent l'importance des bas-reliefs d'un temple qu'il fait transporter sur le navire de guerre avec l'accord des autorités ottomanes. L'embarquement de ces matériaux n'est pas une affaire mineure puisqu'il mobilise une partie de l'équipage. Une fois les appareils de levage déployés à terre, les matelots extraient 17 blocs et les déposent dans les cales du navire<sup>791</sup>. L'assistance navale aux travaux archéologiques paraît avoir été plus intense sous le Second empire. Durant la guerre de Crimée, la gratitude ottomane envers ses alliés français sert les intérêts de l'archéologie nationale que la Marine assiste de son mieux. Le 23 février 1855, le commandant du *Phlégéton* annonce avoir chargé aux Dardanelles « un bas-relief antique (...) destiné au Louvre qui attendait en vain depuis plusieurs années un passage pour la France toujours refusé sous prétexte de ses dimensions et de son poids <sup>792</sup> ». Mené en deux heures, l'enlèvement, qui mobilise vingt matelots, se fait en présence des deux agents consulaires français et britannique. En juin 1855, la *Sérieuse* prend à Saïda le sarcophage d'un des anciens rois de l'ancienne Sidon qu'elle débarque à

<sup>788</sup> M. Besnier, « La Vénus de Milo et Dumont d'Urville », art. cité, p. 216-217.

<sup>789</sup> SHD-V-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), Rapport médical du voyage dans la Basse et Haute Égypte par l'allège de l'État le *Luxor* commandée par M. Verninac de Saint-Maur (LV) pendant les années 1831, 1832 et 1833, et sur le cholera-morbus qui a régné épisodiquement dans la Thébaidé durant les mois de septembre et d'octobre 1831, du chirurgien de marine Justin Angelin, 11 mars 1833 ; A. Rampal, *Les stations (...)*, op. cit., p. 268-270 ; <https://www.architecture-navale-ancienne.com/dossiers/transport-de-lobelisque-de-concorde-a-bord-de-lallege-louqsor.html> (de loin l'article en ligne le plus documenté et donnant le plus grand nombre de contacts) ; <https://education.francetv.fr/matiere/epoque-contemporaine/quatrieme/video/l-abattage-de-l-obelisque-de-louxor> ; <https://education.francetv.fr/matiere/epoque-contemporaine/quatrieme/video/le-louxor-un-bateau-pour-transporter-l-obelisque-de-louxor-en-france>.

<sup>790</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, op. cit., p. 266-268.

<sup>791</sup> Ces pièces sont désormais au Louvre. Cf. Raoul Rochette au ministre de l'Instruction Publique, 4 septembre 1838, *Nouvelles Annales des Voyages*, t. III, 1838, p. 339-342.

<sup>792</sup> SHD-V-M, BB 4-725, Commandant du *Phlégéton*, au ministre de la Marine, Théodore Ducos, 23 février 1855.

Brest, en décembre de la même année. Cinq années plus tard, la campagne de fouilles que dirige François Lenormant sur le site d'Éleusis emploie une vingtaine d'ouvriers grecs ou albanais auxquels sont associés une douzaine de matelots de la frégate-amirale du Levant auxquels succèdent un équipage de la marine hellénique<sup>793</sup>. Déployé au Pirée durant l'été 1864, l'avis de première classe la *Mouette* reçoit l'ordre de rallier Salonique en novembre pour aider à embarquer un monument ancien. Deux années auparavant, le *Mogador* avait pris 50 caisses d'antiquités chypriotes qui furent débarquées à Toulon puis acheminées à Paris<sup>794</sup>. C'est enfin le « vase » d'Amathonte, un objet colossal, aujourd'hui conservé au Louvre, que la Marine transporte en France en 1865, au terme d'un travail de déblaiement et de portage aussi considérable que prudent<sup>795</sup>. Ces missions logistiques ne cessent pas sous la III<sup>e</sup> République, alors que la compétition archéologique, initialement franco-britannique, est avivée par l'arrivée des savants allemands, autrichiens et italiens. Commandant les forces déployées en Crète en 1897-1898, l'amiral Pottier fait ainsi parvenir à Toulon une pierre couverte d'inscriptions trouvée dans les ruines d'Elunta (auj. Elounda). Comme les fouilleurs français en Crète comme en Grèce détournent vers la métropole une (bonne) partie de leurs (meilleures) trouvailles, l'aide de la Marine facilite opportunément de discrets enlèvements. En mai 1881, l'érudit Salomon Reinach (1858-1932) fait embarquer sur le *Bouvet* un « lot de terres-cuites », qui doit rejoindre Le Pirée pour être récupéré par un autre « Athénien » de sa génération, Amédée Hauvette (1856-1908). En dépit de contretemps divers, causés par les douanes grecques et la campagne de Tunisie, les trois précieuses caisses parviennent au Pirée en juin 1881<sup>796</sup>. L'aide de la Marine aux archéologues prend enfin les formes plus modestes d'une courte croisière. Les routes étant rares en Grèce, et pas toujours bien sûres, et les îles fort nombreuses, les croiseurs embarquent plus d'une fois les « Athéniens » et d'autres érudits français pour faciliter leurs travaux ou pour des cérémonies officielles, ainsi l'inauguration du musée de Delphes en mai 1903<sup>797</sup>.

Si la coopération est ancienne au Levant, le transport de matériaux archéologiques est également avéré tout au long du second XIX<sup>e</sup> siècle en Afrique du Nord. Conduisant durant l'été et l'automne 1853 d'importants travaux de reconnaissances hydrographiques dans le golfe de Gabès, le LV Dupré fait enlever des statues romaines avec l'aide des agents consulaires et l'accord du gouverneur de Monastir<sup>798</sup>. Embarquant en 1874 sur le *Renard*, en mission hydrographique sur les

<sup>793</sup> François Lenormant, « Résultat des fouilles à Éleusis », *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, séances du mois de mars*, 1866, p. 55.

<sup>794</sup> Antoine Hery, « Nouvelles découvertes sur la mission Vogüé de 1862 », *Cahiers du centre d'Études Chypriotes*, vol. 10, 1988, p. 19, n. 2.

<sup>795</sup> Léon Fivel, « Le second vase d'Amathonte », *Cahiers du Centre d'Études Chypriotes*, vol. 13, 1990, p. 11-14; Lucie Bonato, « Chypre, Cyprus, Zypern, Cipro, Cyprien, Κύπρος... Les voyageurs européens à Chypre au XIX<sup>e</sup> siècle », *Cahiers du Centre d'Études Chypriotes*, vol. 42, 2012, p. 47.

<sup>796</sup> H. Duchêne, « La Crète des frères Reinach », art. cité, p. 170-171 ; *idem*, « L'archéologue classique aux prises avec le monde diplomatique (...) », art. cité, p. 831-832 et 837. Disponible en ligne : <https://doi-org.ezpupv.biu-montpellier.fr/10.3917/dha.hs17.0823>.

<sup>797</sup> Anonyme, « Causerie de M. Roujon sur l'inauguration du musée de Delphes », *Revue des Études Grecques*, vol. 17, n° 78, 1904, p. 37-40.

<sup>798</sup> SHD-V-M, BB 4- 1685, LV Dupré au PM-T, 19 novembre 1853.

côtes oranaises, l'archéologue-géologue Charles Vélain reconnaît quelques grottes proches des ruines de Touent et découvre dans l'une d'entre elles un « squelette qui paraissait couché sur le flanc, et dont la tête presque entièrement dégagée par les agents atmosphériques (...) était sans doute sur le point de rouler à la mer<sup>799</sup> ». Sans doute mené avec l'aide des marins du navire, le dégagement d'une partie du squelette est suivi du prélèvement de débris organiques embarqués sur le navire. Le tout rejoindra la célèbre collection de l'anthropologue boulonnais Ernest Hamy (1842-1908), un des père fondateurs de l'anthropologie française. L'année suivante, le même type de service est rendu au consulat général de France à Tunis dont le premier drogman, Évariste Pricot de Sainte-Marie, est un archéologue passionné. Rassemblant un nombre considérable de stèles puniques, ce dernier les confia en septembre 1875 à l'amiral Roze qui, appréhendant le veto tunisien, les embarqua discrètement sur le cuirassé *Magenta*, malheureusement détruit par un incendie en octobre 1875, avant que ces antiquités eussent été mises à terre<sup>800</sup>.

#### 4. 3. 2. Remercier la Royale en lui montrant les merveilles du passé

Si l'on ne considère que les entreprises archéologiques les plus spectaculaires et les plus difficiles auxquelles contribue la Marine en Méditerranée — l'enlèvement de l'obélisque de Louxor ainsi que la collecte des antiquités phéniciennes « inventées » par la mission Renan en 1860-1861, on risque de se faire une idée fautive des sentiments que ces fouilles suscitent chez les officiers impliqués et de leurs relations entretenues avec les archéologues et les érudits menant ces fouilles.

Certaines de leurs missions, qui sont *stricto sensu* des corvées comme l'est le charbonnage, ont sans doute fait grogner les carrés. Excellentes avec les officiers de l'armée, dont les soldats et petits gradés sont généreusement rétribués pour transporter les antiquités phéniciennes, les relations qu'Ernest Renan entretient avec les marins qu'il côtoie durant son séjour sur les côtes libanaises n'ont été rien moins que médiocres pour devenir franchement mauvaises dans les semaines précédant la mort d'Henriette Renan et le rapatriement sanitaire de son frère. Les officiers détachés dans les eaux libanaises n'apprécièrent guère de jouer les utilités en ramenant en France plusieurs centaines de pièces dont certaines durent être cherchées loin des ports et ramenées à bord à la force des biceps<sup>801</sup>. Avant même la publication de sa *Vie de Jésus*, Renan n'est pas enfin un savant comme les autres. Son anticléricalisme choque un corps qui, sans être catholique « renforcé », loin de là, est insatisfait de l'évolution de question romaine. La personnalité de Renan, qui ne sait pas s'y prendre avec les marins, enfin ne suscite pas l'admiration de ses collaborateurs contraints. Cette grogne n'a pas été la règle.

<sup>799</sup> C. Vélain, « Observations (...) », art. cité, p. 122-123.

<sup>800</sup> Mais depuis lors récupérées et pour partie restaurées : Cf. Guérout (Max) Laporte (Jean-Pierre), *Le Magenta : du naufrage à la redécouverte (1875-1995)*, Paris, CNRS, 2018 ; Musée Balaguier, *Histoires d'épaves. Archéologie sous-marine dans la rade de Toulon, 1830-1914*, p. 72-73.

<sup>801</sup> Jean Pommier, « Renan pendant sa mission de Phénicie (1860-1861) », *Études Renaniennes*, n° 51, 1<sup>er</sup> trimestre 1983. p. 14-19 ; C. -J. Robin, « La mission d'Ernest Renan en Phénicie », art. cité, p. 130 ; H. Laurens, *L'Orient dans tous ses états. Orientales IV*, Paris, CNRS éditions, Paris, 2017, p. 118.

Entre les deux professions, certaines affinités intellectuelles et méthodologiques aident à se comprendre comme à s'estimer. Le zèle méticuleux apporté dans le travail routinier, le goût du dessin bien tracé et net, la précision des rapports techniques sont des traits communs aux deux professions. Travaillant loin de la France et pour sa grandeur, les deux groupes sont également animés par le même patriotisme des expatriés, entretenu par une rivalité internationale qui ne cesse de s'intensifier après 1870<sup>802</sup>. L'assistance de la Marine est donc acquise aux savants qui, bien conscients des services rendus par la Marine, ne sont pas tous aussi maladroits ou mal embouchés que Renan. Le tact, la bonne humeur, la curiosité pour les affaires navales permettent aux plus doués, ainsi Salomon Reinach (1858-1932) et Victor Bérard (1864-1931), de nouer de cordiales relations avec les états-majors et le Grand Corps<sup>803</sup>.

Outre quelques cadeaux personnels et l'expression épistolaire de leur gratitude, les savants disposent d'une solide monnaie pour payer leur dette aux états-majors des croiseurs qui se sont mis à leur service : leur étonnante connaissance d'un passé antique dont ils sont les seuls à pouvoir reconstituer les formes et le sens. Fasciné par le type européen, pour ne pas dire germanique, des tribus kabyles de l'est oranais et des confins du Maroc, le géologue Charles Vélain (1845-1925), accompagné des officiers du *Renard*, visite un campement en exposant à ses compagnons, « tout à fait frappés », les thèses expliquant l'étonnante présence de ces « plus beaux types du Nord » dans lesquels il voit les rejetons de colons romains<sup>804</sup>. Suivant pas à pas la trame du mythe berbère, Vélain exalte devant son aréopage l'ordre des plantations kabyles, qu'il juge comparable aux vergers européens, et signale autant la beauté que la blondeur des indigènes<sup>805</sup>. Au Levant, les visites des sites de fouille français sont une des récompenses ordinaires que les Athéniens et les érudits offrent aux stationnaires<sup>806</sup>. Poursuivant sa tournée des établissements missionnaires et culturels français en mer Égée, le contre-amiral de Marquessac (1828-1900) parvient à Délos en compagnie du comte de Mouy, ministre de France à Athènes. Alors en charge des fouilles du temple d'Apollon qu'il avait engagées en 1877-1878, Théophile Homolle dirige personnellement la visite de l'île. Son souci de clarté est apprécié de ses hôtes : « À l'aide de croquis », résume l'amiral de Marquessac, « nous avons pu reconnaître les fondements ainsi que ceux des chapelles environnantes

---

<sup>802</sup> Ernest Renan, « Lettre de M. de Lostalot relative à la stèle araméenne de Teïma », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 29<sup>e</sup> année, n° 2, 1885. p. 107 ; Art. « Lostalot-Bachoué (Jacques dit Félix de) », BRISOU-SARDET, p. 531-532 ; B. Brisou, « Félix de Lostalot-Bachoué, médecin de la Marine, diplomate et la stèle de Teïma », *Bulletin de l'Association Santé Navale et Outre-Mer*, 1996 (non consulté).

<sup>803</sup> Hervé Duchêne, « Un Athénien : Salomon Reinach », *Bulletin de correspondance hellénique*. vol. 120-1, 1996, p. 273-284, particulièrement les pages 277 et suivantes.

<sup>804</sup>C. Vélain, « Observations (...) », art. cité, p. 126.

<sup>805</sup> L'entreprise s'inscrit dans un processus complexe de révision des savoirs du premier XIX<sup>e</sup> siècle sur les sociétés nord-africaines, très dépendants des *topoi* des Lumières, au profit d'une approche soit linguistique soit archéologique et bio-métrique, ce qui est le cas ici, fondée sur l'étude des matériaux humains anciens et des traits physiques. C. Vélain, « Observations (...) », art. cité, p. 125-126 ; Ann Thomson, « La classification raciale de l'Afrique du Nord au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *Cahiers d'études africaines*, vol. 33, n°129, 1993, p. 19-36. Article consultable en ligne sur la plate-forme perseé : <https://doi.org/10.3406/cea.1993.2071> [https://www.persee.fr/doc/cea\\_0008-0055\\_1993\\_num\\_33\\_129\\_2071](https://www.persee.fr/doc/cea_0008-0055_1993_num_33_129_2071) ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles\\_Vélain](https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles_Vélain).

<sup>806</sup> L. Fivel, « Le second vase d'Amathonte », art. cité, p. 14.

et des édifices de la ville commerciale<sup>807</sup> ». Informelles ou non, de telles excursions guidées sont monnaie courante à la Belle Époque. Transporté sur le *Latouche-Tréville* en 1880, l'érudit Salomon Reinach cornaque les officiers qui descendent visiter les musées locaux et de beaux sites<sup>808</sup>. Quittant Candie (auj. Héraklion) pour Sitia, le CF Daveluy visite le port de Spinalonga, que le médecin de la léproserie lui fait visiter, et bénéficie de l'érudition du jeune archéologue Adophe Reinach, le neveu de Salomon, qui lui fait découvrir les très récentes fouilles de Cnossos<sup>809</sup>, où Arthur John Evans, connaissant bien les Reinach, leur fit les honneurs du site<sup>810</sup>.

La visite des fouilles de Délos, qui suit celle de Cnossos, profite des mêmes conditions favorables, le directeur de l'École d'Athènes, chargée des fouilles, embarquant peu de temps après sur le *Faucon* pour rallier la capitale grecque. De ces visites guidées et de ces entretiens qu'ils ont généralement appréciés, les marins ont non seulement enrichi ou renouvelé leurs Humanités scolaires, mais ils ont pu entrapercevoir l'invention de civilisations inconnues ou jugées fabuleuses — ainsi le royaume de Minos — et que les fouilles révélaient au grand jour<sup>811</sup>.

---

<sup>807</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce ADP, « Affaires diverses politiques », 6 (1880-1885), pochette 127, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 15 juillet 1885. Copie du rapport de fin de croisière dans la mer Égée du CA de Marquessac, commandant la station du Levant, au ministre de la Marine, CA Galiber, 6 juillet 1885.

<sup>808</sup> H. Duchêne, « Un Athénien : Salomon Reinach », art. cité, p. 278.

<sup>809</sup> *Idem*, « La Crète des frères Reinach », art. cité, p. 174-176.

<sup>810</sup> DAVELUY, II, p. 410.

<sup>811</sup> Antoine Hermary, « Nouvelles découvertes sur la mission Vogüé de 1862 », *Cahiers du centre d'Études Chypriotes*, vol. 10, 1988, p. 15-22 et particulièrement la p. 19 note 2.



## **II. Les territoires et les peuples méditerranéens sous le regard des marins : percevoir, dire et décrire des espaces proches et déroutants**

Une bonne partie du quotidien des marins en Méditerranée se déroule dans les ports ou dans les « eaux brunes » à quelques milles, voire à quelques encablures des côtes. L'hiver – c'est-à-dire sommairement du mois de novembre au mois d'avril – , la quasi-totalité des navires demeurent dans les ports d'attache de leur zone d'entraînement et de leur station dont ils sortent pour de brefs exercices et de courtes croisières. Quand le beau temps est revenu, les forces reprennent la mer ..., mais sans jamais s'éloigner des côtes bien longtemps. Outre les missions hydrographiques et diplomatiques que mènent les stationnaires, l'embarquement des soldats et des vivres, le transport d'un passager de marque ou l'acheminement du courrier officiel sont autant d'occasions de jeter l'ancre quelques heures, voire quelques jours, dans un port ou dans une rade foraine. Ni la motorisation des flottes ni la constitution des réseaux télégraphiques terrestres et sous-marins ne suppriment cette fréquentation portuaire. Bien au contraire !

La réparation des machines, le nettoyage des coques, l'embarquement des vivres et de l'indispensable charbon sont, en effet, l'occasion d'immobilisations portuaires plus ou moins longues<sup>812</sup>. Brèves ou non, ces escales de nécessité sont particulièrement fréquentes au Levant où les croiseurs ont une faible autonomie logistique. En 1869, l'*Actif* demeure une semaine dans le port d'Alexandrie pour y faire gratter sa coque et mener quelques réparations de machinerie. Parallèlement, quatre marins malades sont hospitalisés<sup>813</sup>. Durant toutes les crises majeures qui agitent les rives de la mer Égée depuis la guerre de Crimée jusqu'à la fin des guerres balkaniques (1912-1913), la sécurité des communautés européennes, les rivalités consulaires, la crainte de massacres, les contentieux diplomatiques avec la Porte et ses tributaires sont autant de raisons de maintenir localement une présence visible. En 1864, le détachement dans les eaux du Levant de la frégate la *Magicienne* entraîne ainsi une immobilisation de huit mois dans le port du Pirée que suit une croisière de trois mois dans les eaux grecques et ioniennes. Le 14 décembre 1876, le stationnaire du Levant jette l'ancre dans la rade de Saint-Georges à quelques milles du port de Beyrouth où ce navire demeure jusqu'au 24 mars, avant de rallier Salonique où la situation explosive maintient le navire durant trois mois. Territoires tout à la fois similaires et distincts, les ports méditerranéens sont pour les équipages autant des lieux de travail, parfois dangereux, que le théâtre ordinaire de leurs loisirs, qu'ils soient licites, paisibles, crapuleux ou vénériens. Parfois certes, le regard se détourne des marges côtières, et voit au-delà lors de mémorables échappées belles dans l'arrière-pays levantin, égyptien ou balkanique, généralement motivées par des

---

<sup>812</sup>SHD-V-M, BB 4-1481, C<sup>mt</sup> du *Forbin* au C<sup>mt</sup> de la station du Levant, 8 juillet 1869.

<sup>813</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, Commandant de l'*Actif* au commandant de la station du Levant, 30 novembre 1869 ; *ibidem*, du même au même, 8 décembre 1869.

considérations de haute politique<sup>814</sup>. Cette fréquentation gyrovague et répétitive des territoires et des villes méditerranéens — que l'on pourrait qualifier d'archipelagique pour la plupart des marins — a laissé de nombreuses traces archivistiques, mais également d'abondants témoignages. L'interprétation comme l'exploitation de ces matériaux d'importance inégale posent certaines difficultés, analysées par nos prédécesseurs. Certaines sont communes à toute littérature viatique et d'autres sont plus spécifiquement navales<sup>815</sup>. Commençons par rappeler sommairement les « leçons » des historiens de la rencontre coloniale et de la littérature viatique.

Les regards qu'un voyageur porte sur des territoires étrangers, proches ou lointains, et sur leurs populations résultent d'un travail complexe de distillation et de réemploi des figures historiques ou mythologiques, de rumeurs et d'évènements anciens ou nouveaux, de tout un savoir enfin, populaire, scolaire, savant ou prétendant l'être. Le regard que les expatriés et les voyageurs portent sur un pays qu'ils « découvrent » n'est donc jamais simple ni vierge ou naïf. Une superposition de propos échangés, de lectures, parfois enfantines, de souvenirs scolaires et d'images donne à ce « lointain », enfin découvert, une certaine consistance, hostile ou admirative, que le voyageur étaye ou déconstruit au gré de ses déplacements et de ses séjours. L'expérience intime, que procurent le voyage, le séjour ou l'amour, bouscule les idées reçues, ici confortées, mais là rejetées ou nuancées. Cette confrontation d'une culture acquise et héritée et d'une rencontre vécue fait par ailleurs tout le charme des récits des voyageurs. Le sieur de Villamont, un honorable voyageur breton de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle dont Michel Fontenay s'est fait le biographe, voit toujours le monde musulman au prisme de sa foi catholique, mais ce chrétien humaniste, optimiste et curieux, est capable de sentir le beau et le bon d'un monde proche-oriental dont il revient sans amertume ni angoisse théologique<sup>816</sup>. Tout libéral et persifleur qu'il soit, Henri Beyle, consul de France à Civitavecchia à l'époque du pape Grégoire XVI, finit par abandonner les moqueries obscènes antipontificales que véhiculent ses amis politiques pour donner du pontife, qu'il finit par entrapercevoir, l'image admirative (et juste) d'un prélat bonhomme et fin<sup>817</sup>.

Comme notre société contemporaine en fait la malheureuse expérience, ni la diffusion élargie des informations ni la mondialisation libérale ne signifient au second XIX<sup>e</sup> siècle l'apaisement ou la tolérance. Bien au contraire, ces flux suscitent des alarmes et des processus de simplification extrême, voire d'essentialisation raciale ou confessionnelle. En un temps de démocratisation scolaire, militaire et politique, de nationalismes et de rivalités impériales, les sciences naturelles, l'histoire, la géographie mais également l'archéologie participent à la construction de l'image tranchée d'un monde qui est, paradoxalement en apparence, de plus en plus

---

<sup>814</sup> SHD-V-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), Rapport médical du voyage dans la Basse et Haute Égypte par l'allège de l'État le *Luxor* commandée par M. Verninac de Saint-Maur (LV) pendant les années 1831, 1832 et 1833, et sur le cholera-morbus qui a régné épisodiquement dans la Thébaïde durant les mois de septembre et d'octobre 1831, du chirurgien de marine Justin Angelin, 11 mars 1833.

<sup>815</sup> Cf. C. Fredj, *Médecins en campagne (...), op. cit.*, vol. 1, p. 316-336.

<sup>816</sup> Michel Fontenay, « Les voyages du sieur de Villamont. Paris-Jérusalem en 1588 », *L'Histoire*, n° 86, février 1986, p. 57-66.

<sup>817</sup> Georges Dethan, « De la valeur pour l'historien de la correspondance consulaire de Stendhal », *Mélanges Pierre Renouvin. Etude d'histoire des Relations Internationales*, PUF, 1966, p. 107-111.

ouvert, mêlé et complexe. L'islamophobie héritée des Lumières, les thèses racialistes du second XIX<sup>e</sup> siècle, les explications pseudo-darwiniennes au sous-développement méditerranéen ont ainsi largement contribué à envelopper de mépris les populations nord-méditerranéennes, levantines et maghrébines. Tout stéréotype d'une natio ou d'un peuple, que les géographes appellent ethnotype, n'est jamais toutefois monochrome, ni même cohérent. Les mêmes « caractères nationaux » supposés peuvent prendre, selon les circonstances, les habits du vice ou ceux de la vertu. Ainsi la ténacité britannique est-elle aussi louée en France qu'y est flétrie la perfidie anglaise, c'est-à-dire cette jalousie insulaire supposée envers toute ambition française. Ces deux traits n'étant que les faces d'une même réalité morale supposée : l'obstination anglaise à prendre le pas sur les autres nations. Cette ambivalence ou cette alternance d'images positives et négatives, de discours hostiles ou admiratifs, parcourt tout l'imaginaire méditerranéen en France. Les stéréotypes ou ethnotypes minoritaires et majoritaires, admiratifs ou hostiles, monochromes ou polychromes, se succèdent donc, tour à tour, au gré des voyages et des guerres<sup>818</sup>. Avant 1860, les chrétiens d'Orient souffrent du mépris qui enveloppe les Levantins. L'ampleur des massacres de 1860, dont les marins sont les témoins, contribue toutefois à relever leur image. La réputation militaire du soldat ottoman sort très ébranlée des crises d'Orient des années 1830, mais se redresse durant la guerre de Crimée, avant de culminer avec le siège de Plevna en 1877. L'obstination têtue de l'infanterie turque lors du siège de cette forteresse bulgare, sa discipline comme son endurance deviennent, dès lors, des lieux communs dans les revues militaires spécialisées. La marine du Sultan, pourtant estimée dans les années 1860, est en revanche la cible de toutes les moqueries jusqu'à la Grande Guerre<sup>819</sup>.

À ces précautions qu'imposent tous les témoignages européens sur l'Orient, le Maghreb et les Balkans, s'ajoutent les embarras que posent la production comme la conservation des sources navales. La plus grande partie des personnels de la Marine vient de ces milieux que l'on dit populaires — gens de mer, artisans, ouvriers — qui disposent de réels moyens d'expression pour fixer les grands moments de leurs vies et de leurs communautés<sup>820</sup>. Ainsi les cénotaphes aux marins disparus en mer, ainsi les ex-voto, ainsi les récits aux proches comme aux voisins qui rythment les veillées. Coucher par écrit ses souvenirs ou ses impressions n'est pas en outre le monopole des officiers. Toutefois, les écrits du for privé ont été rarement conservés, et ce qui a été préservé suit peu les voies du journal ou de l'autobiographie. Les usages épistolaires des milieux populaires imposent enfin d'importantes contraintes à l'expression libre du « moi ». Dans leurs lettres et leurs cartes postales, les « sans grade » et les petits gradés ont très rarement couché par écrit ce qu'ils ont aimé, compris et détesté durant leurs excursions et leurs bordées. Si leurs supérieurs ou des passagers civils ont retranscrit quelques unes de leurs paroles et de leurs réactions, la mémoire vive de cette expérience personnelle et collective a donc largement disparu faute d'avoir été conservée par écrit. Certes, les archives logistiques et sanitaires, précieux conservatoires de la voix de ceux qui

<sup>818</sup> Robert Frank, « Qu'est ce qu'un stéréotype ? », dans Jean-Noël Jeanneney (dir.), *Une idée fausse est un fait vrai. les stéréotypes nationaux en Europe*, Odile Jacob, 2000, p. 17-26.

<sup>819</sup> O. Moreau, *L'empire ottoman (...)*, *op. cit.*, p. 144-145.

<sup>820</sup> Pour les ex-voto et les cénotaphes, le coût de ces réalisations limite leurs productions aux couches les plus aisées des sociétés portuaires et halieutiques, seules capables de louer les services d'un artiste-artisan local.

n'ont pas de pouvoir, sont riches en indices divers sur les goûts et les dégoûts alimentaires comme sur les violences portuaires<sup>821</sup>. Tout le souci est de débarrasser de leur gangue ces données qui ont été rassemblées par des institutions militaires pour les intérêts de la Marine et de l'État. Plus abondants, offrant des indices explicites sur les imaginaires individuels et collectifs, les écrits des cadres de la Marine exigent néanmoins une certaine prudence. Les singularités professionnelles sont très fortes au sein des états-majors où l'âge et le grade font beaucoup pour orienter les goûts et les centres d'intérêt. Un officier de santé quinquagénaire, un commissaire chevronné, un aspirant de 2<sup>e</sup> classe ne voient pas Smyrne de la même manière. S'il est possible de disposer d'un corpus de témoignages couvrant tout le XIX<sup>e</sup> siècle et dont la forme ou le genre sont assez homogènes, la représentativité de chaque propos exige enfin d'être questionnée. Narrateurs talentueux, fins et caustiques, l'amiral Jurien de La Gravière, le prince de Joinville, l'amiral Daveluy ou le commandant Duroch ne sont pas des « officiers moyens », mais présentent des traits singuliers, familiaux ou professionnels, auxquels on portera une particulière attention.

### **1. Au service de Neptune, mais aussi de Bacchus et de Vénus : les descentes à terre des matelots et des officiers**

Ni les courtes escales dans un port ni les longues stations à quelques encablures d'une côte ne signifient obligatoirement le contact quotidien des personnels avec la terre. Descendre chaque jour à terre est un privilège, même pour les personnels des navires de l'État stationnant dans les eaux métropolitaines et nord-africaines. Outre les nécessités du service – la cuisine, les réparations diverses, le service des officiers, le quart –, l'équipage peut être maintenu à bord pour des raisons de sécurité. Sur les transports de bagnards toulonnais qui font escale à Alger, avant de rallier Cayenne, ni les marins ni les marsouins ne sont autorisés à descendre à terre « pour y boire l'absinthe », tant la dangerosité supposée des prisonniers arabes et européens impose fermeté et sobriété<sup>822</sup>. Sous le Second empire et la Troisième République, une sévère claustration de plusieurs mois est imposée aux vaisseaux-écoles de canonnage où les stagiaires embarqués ne voient alors que la seule rade d'Hyères. Les impératifs de la politique étrangère peuvent également contraindre une division à croiser à proximité des terres, mais sans possibilité de donner aucune distraction aux équipages. Menant son escadre dans les eaux tunisiennes pour rappeler à l'empire ottoman comme à l'Angleterre les droits spéciaux que la France exerce sur la Régence, le prince de Joinville grogne et dénonce une corvée qui lui interdit de jeter l'ancre<sup>823</sup>. Il s'agit enfin de préserver les personnels des passions politiques et nationales qui s'abattent ponctuellement sur les Européens, ainsi dans le port crétois de Candie (Héraklion) où, le 6 septembre 1898, 17 marins et soldats britanniques sont

<sup>821</sup> Serenella Nonnis-Vigilante, « Les sources de la plainte : pour une histoire des rapports médecins-malades en France aux XIX<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècles », dans Elisabeth Belmas et Serenella Nonnis-Vigilante (dir.), *La santé des populations civiles et militaires : Nouvelles approches et nouvelles sources hospitalières, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles* [en ligne]. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2010, Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/septentrion/44874>>. ISBN : 9782757421505. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.44874>.

<sup>822</sup> [http://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon1.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon1.htm).

<sup>823</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs 1818-1848*, Paris, Association des Amis des Musées de la Marine, 1980, p. 142.

massacrés par des miliciens et des paysans musulmans réfugiés dans la ville. Durant la guerre de Crimée, la crainte de l'assassinat avait déjà motivé la consigne à bord des équipages des navires stationnant dans les Détroits de peur qu'ils fussent pris à partie par les villageois et les bateliers hellénophones que rendait furieux le soutien franco-britannique aux Turcs. En 1873, le commandant de l'*Orénoque*, le dernier stationnaire de Civitavecchia, se plaint régulièrement des violences subies par ses matelots permissionnaires, victimes du parti « patriote », et maintient donc ses hommes à bord le plus souvent possible pour éviter des rixes<sup>824</sup>. Les marins sont enfin sous la menace de la privation punitive d'une permission à terre, les jours de police et de prison formant le deuxième échelon répressif avant la mise en branle de la justice navale. Pour certains matelots, dont les noms sont régulièrement inscrits sur le cahier des punitions, l'enfermement à bord se compte en semaines, voire en mois, alors que le port est à quelques encablures de leur navire<sup>825</sup>. En dépit de ces diverses entraves, tout marin est, tôt ou tard, appelé à se rendre à terre pour trois raisons principales : les nécessités du service, les débarquements sanitaires, l'exercice enfin du droit « ou permission » de quitter le navire pour se détendre.

Une escale, tant soit peu prolongée, permet l'embarquement de vivres et de charbon, l'hospitalisation des malades, les corvées d'eau enfin que les machines distillatoires ont tardivement supprimées<sup>826</sup>. Encadrées par l'officier de corvée et les quartiers-mâîtres, ces descentes permettent d'entrevoir quelques pans du paysage portuaire : les quais, où l'on charge les canots de vivres, la fontaine publique, les rues par lesquelles on emporte le camarade malade ou contagieux soit à l'hôpital français soit à l'infirmerie des sœurs de la Charité. Brèves escapades, il est vrai, où l'attention est distraite par les tâches à remplir et durant lesquelles la vision des villes et de leurs habitants, et surtout de leurs filles et de leurs femmes, se réduit à peu de chose. Les descentes peuvent prendre un tour plus divertissant. Fréquentes au Levant comme en Italie, les excursions des états-majors exigent une escorte de musculeux gaillards, généralement des canotiers, qui font office à terre de gardes du corps et de domestiques. Plus rarement, des sorties collectives, encadrées, mais bon enfant, sont organisées par les médecins qui vantent le bénéfice de ces récréations, surtout printanières puis estivales. Autant d'occasions de « voir du pays », mais dont aucune ne remplace les très attendues permissions.

### **1. 1. Quand Mathurin descend à terre : une perpétuelle bacchanale ?**

Dans les ports de guerre nationaux comme à l'étranger, la fréquence des permissions est assez grande tout au long du siècle. Au Levant comme en Catalogne, les marins de la Restauration et de la monarchie de Juillet descendent à terre deux jours par semaine, sans compter les corvées quotidiennes. Sous le Second empire, les règlements permettent également aux marins non punis de descendre à terre deux fois par semaine. Cette générosité perdure après 1870. Au Levant, la liberté

<sup>824</sup> CV Léon Briot à son frère Constant Briot, 14 mars 1873, dans M. Nadaux, *Un officier de marine (...)*, p. 420-425.

<sup>825</sup> Gaston Sterckeman *alias* César Fauxbras, *Jean le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre*, Louviers, l'Ancre de Marine, 2004, p. 26-30 ; 59-63.

<sup>826</sup> On se reportera ici à notre propos sur l'obtention et la conservation de l'eau douce dans la deuxième partie.

de découcher, un jour sur deux, est accordée à Smyrne, au Pirée comme à Constantinople. Jouissant d'une grande liberté, les hommes du *Vautour*, stationnaire à Constantinople au début du XX<sup>e</sup> siècle, peuvent descendre à terre tous les deux jours s'ils sont jugés être des hommes de bonne conduite<sup>827</sup>. Poursuivant une vieille et judicieuse habitude des marines occidentales au Levant, le pacha du *Vautour* prend également soin, « pendant la saison d'été », d'envoyer ses hommes à terre « se livrer à des exercices de canne, de boxe, à des jeux, ou faire des promenades dans la campagne<sup>828</sup> ». Cette tolérance est maintenue les années suivantes, les marins jugés dociles ayant « la liberté de découcher que l'on soit à Constantinople, en Grèce ou à Smyrne<sup>829</sup> ». La bonne entente régnant sur ce navire, la rareté des bagarres et des cas d'ivresse ont ici encouragé le commandant du stationnaire à faire confiance à ses marins, alors que leurs camarades russes sont confinés à bord, sauf le dimanche après-midi<sup>830</sup>. Les fêtes coutumières, telles la Mi-Carême ou la Sainte-Barbe, sont également l'occasion d'accorder de généreuses permissions<sup>831</sup>.

La descente à terre des permissionnaires n'est jamais sans poser des risques et parfois des embarras disciplinaires, sanitaires voire politiques. Sans doute faut-il commencer par dissiper quelques images convenues sur les bordées tumultueuses et ces charivaris qui, ici comme ailleurs, dépendent beaucoup des circonstances, du commandement et des équipages<sup>832</sup>.

### **1. 1. 1. Permissions paisibles et tumultueuses : un faisceau de conditions et de circonstances très variables**

Tout au long du siècle, l'esprit de corps régnant sur chaque navire de ligne, les passions locales et patriotiques, les solidarités diasporiques et migratoires alimentent de retentissantes rixes. Les bagarres opposant les équipages nationaux alimentent une mémoire revancharde dont Gabriel de La Landelle, ayant servi onze années dans la marine de Louis-Philippe, donne ici un témoignage semi-romancé :

« Il y a quelques années un petit brick, qui venait d'essayer un violent coup de cape, entra en relâche dans le port de Mahon. Les gens de l'équipage s'étaient comportés de manière à mériter une récompense générale, et le capitaine, voulant leur prouver efficacement sa satisfaction, les aurait envoyés courir en ville bord sur bord, si des ordres supérieurs ne s'y étaient opposés. Des rixes entre les marins français et américains stationnés aux Baléares avaient amené plusieurs fois de tragiques dénouements, et il était expressément défendu aux commandants de laisser descendre aucun de leurs matelots<sup>833</sup> ».

<sup>827</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, Officier en second au commandant du CT *Vautour*, « Rapport sur le personnel et le matériel sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>828</sup> *Ibidem*.

<sup>829</sup> *Ibidem*, Commandant du CT *Vautour*, Inspection générale de 1904.

<sup>830</sup> *Ibidem*.

<sup>831</sup> Gaston Sterckeman alias César Fauxbras, *Jean Le Gouin (...)*, *op. cit.*, p. 26-30 ; 59-63.

<sup>832</sup> P. Masson, *La mort et les marins (...)*, *op. cit.*, p. 195-199.

<sup>833</sup> G. de La Landelle, « Les fêtes à bord. Le Bal » (1842), dans G. de La Landelle *Les gens de mer vus au XIX<sup>ème</sup> siècle*, éditions errance, 1982, pagination non signalée.

Au lendemain du *Panthersprung* devant Agadir, le gouvernement français abandonne le déploiement d'un croiseur pour répliquer à la manifestation navale allemande. Parmi les raisons de cette abstention, le président du Conseil (Caillaux) comme le ministre de la Marine (Delcassé), craignent des heurts entre marins allemands et français qui, une fois médiatisés, prendraient une dimension politique particulière. Tout au plus une canonnière est-elle maintenue à Casablanca pour répondre à toute réquisition du gouvernement<sup>834</sup>. Ces heurts opposent également dans les ports métropolitains les équipages aux groupes régionaux et nationaux. Dans le Toulon du Second empire, la rivalité opposant les équipages aux marsouins, mais également l'animosité entre « pays » — ainsi les Corses contre les Toulonnais de souche — expliquent la quasi-totalité des rixes armées et sanglantes que ne préviennent pas toujours l'interposition des camarades les plus sages et des maîtres<sup>835</sup>. En 1898, après des années de guerre douanière et de campagnes de presse xénophobe, la bagarre sanglante opposant dans le port d'Ajaccio des matelots du *Flibustier* à des marins-pêcheurs italiens n'a rien d'inédit — les « Vêpres marseillaises » de juin 1881 —, rien de bien surprenant ni de spécifiquement naval<sup>836</sup>. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, les assassinats nocturnes comme les violences collectives rythment à Malte les détestables relations entre les insulaires, ardents catholiques, très pauvres et vendettistes notoires, et les soldats de ligne anglais, presque tous issus du protestantisme à l'exception notable des Irlandais<sup>837</sup>. Les assauts meurtriers que se livrent les compagnons dans la France de Charles X, comme les bagarres opposant les jeunesses de villages ennemis sous les monarchies constitutionnelles, sont, hélas, des affaires banales. Dans le dernier tiers du siècle, les passions nationales, l'émigration populaire italienne dans le Midi, de lourdes concurrences professionnelles et territoriales corsent (sic) les choses sur fond de crise économique. Comme dans la capitale et dans les centres pénitentiaires et de relégation de la République, les tensions opposant les « petites nations » marseillaise et corse, mais également marseillaise et piémontaise se nourrissent à Toulon des rumeurs et des diverses omertàs venant des confins de la France et de l'Empire<sup>838</sup>. Au lendemain de la crise de Fachoda, les mesures de mise en défense de la base y concentrent des sections disciplinaires, « les Exclus », qui se heurtent aux bandes « d'apaches » et de souteneurs qui prospèrent dans une grande ville de garnison. Scandalisé par la recrudescence des rixes à Toulon en 1899, l'amiral Fournier décrit la ville sous les traits d'une Babylone prolétaire, « infiltrée d'une émigration corse et piémontaise qui y a acclimaté le régime des coups de couteau », où prospèrent « sous la dénomination de bars, comptoirs, cafés & c. », des bouges

---

<sup>834</sup> J. - C. Allain, *Agadir 1911*, op. cit., p. 351-352.

<sup>835</sup> SHD-T-M, 6 O 49, Dossier « Affaire des nommés Rossi (Marius) et Spezini (Sébastien) », 1859.

<sup>836</sup> Extrait du « Gil Blas » (1908) reproduit dans la biographie de l'amiral Maurice Grasset sur le site de tradition de l'École Navale : [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_grasset\\_maurice.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_grasset_maurice.htm). L'affaire est médiatisée par une couverture du *Petit Parisien* dans son édition du 12 juin 1898.

<sup>837</sup> Amiral Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford, written by himself*, Londres, Methuen, 1914, t. 1, p. 31.

<sup>838</sup> Claude Liauzu, « Jalons pour une étude des Biribi », dans C. Liauzu, *Colonisation, migration, racismes. Histoire d'un passeur de civilisations*, Paris, Syllepse, 2009, p. 148.

infects, « foyers d'alcoolisme et de contagion syphilitique<sup>839</sup> ». Ayant connu le Toulon de l'amiral Gervais (1895-1896) et de ses successeurs immédiats, le commandant Auguste Thomazi (1873-1959) se montre moins vif que l'amiral Fournier, mais admet que la « basse ville et les quartiers de l'est » de Toulon étaient de hauts lieux de la violence navale et militaire<sup>840</sup>. Aux addictions crapuleuses anciennes, s'ajoutent enfin l'opium, mais également la morphine que les officiers de marine ne sont pas seuls à consommer, contrairement à une tenace légende.

La Méditerranée des marins de l'État du XIX<sup>e</sup> siècle n'est pas toutefois « l'éden » anarchique de la Flibuste du XVII<sup>e</sup> siècle ni le Pacifique des années 1840-1850 où chaque île envahie par les baleiniers, les chercheurs d'or californiens et les aventuriers devient soit une maison de passe soit une maison de fous et bien souvent les deux réunies<sup>841</sup>. Dans les eaux métropolitaines et européennes, toute permission des marins de l'État ne s'achève pas en bacchanale alcoolique et vénérienne dont les protagonistes sortent épuisés après « ces heures d'impatience, de tristesse et de folie<sup>842</sup> ». L'efficacité des mesures préventives et répressives, l'autorité des camarades les plus anciens, l'ancienneté au service enfin, sont autant de freins auxquels s'ajoutent la fréquence des escales comme la bienveillance des officiers subalternes et du commandant.

Afin de prévenir les pires débordements, le commandant et son second disposent d'un arsenal disciplinaire assez efficace. Ainsi les officiers avisés demandent-ils aux sergents d'armes, chargés à bord de la police, de consigner les marins déjà pris de boisson à bord et prêts à embarquer. L'entente des commandants européens limite également les bagarres « internationales » dans les grands ports étrangers. Frappé par le nombre de rixes opposant leurs équipages, les officiers des stationnaires de Constantinople se mettent ainsi d'accord au début du XX<sup>e</sup> siècle pour juguler ces rixes scandaleuses et pouvant dégénérer. L'invitation des matelots des autres navires européens à l'occasion de fêtes nationales aurait ainsi permis d'établir entre les marins de la station un bon esprit de camaraderie. Sans (trop) douter de cette mesure, qu'adoptent alors également les commandants des forces internationales en Crète, il ne fait guère de doute que ces festins furent précédés d'un copieux savon infligé aux maîtres comme aux petits gradés<sup>843</sup>. Ce volet disciplinaire ne forme qu'une partie des conditions favorables à une permission paisible. Les personnels eux-mêmes peuvent y trouver bien des joies. Les mécaniciens et les chauffeurs, dont beaucoup viennent des villes industrialisées, mais également bien des timoniers, des fourriers et d'engagés volontaires, ont assez d'instruction pour préférer à la ribote un spectacle musical, une conversation tranquille voire une pièce de théâtre, même médiocre. Les habitudes socio-professionnelles sont également de

<sup>839</sup> SHD-T-M, 170 C-221, Commandant l'escadre d'évolutions au ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, 15 juillet 1899.

<sup>840</sup> CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », *Neptunia*, n° 54, 2<sup>e</sup> trimestre, 1959, p. 24.

<sup>841</sup> Jean Heffer, *Les États-Unis et le Pacifique. Histoire d'une frontière*, Albin Michel, 1995, p. 108-113 ; M. Nadaux, *Un officier de marine (...)*, p. 200-206.

<sup>842</sup> Georges Hugo, « Souvenirs d'un matelot », *La Nouvelle Revue*, livraison du 1<sup>er</sup> septembre 1895, p. 61.

<sup>843</sup> Patrick Louvier, « On ne pouvait les inviter ensemble : ils se seraient mangés » : les forces armées françaises et leurs partenaires durant l'occupation internationale de la Crète (1897-1909) », dans Éric Bussière, Isabelle Davion, Olivier Forcade, Stanislas Jeannesson (dir.), *Penser le système international (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle). Autour de l'œuvre de Georges-Henri Soutou*, PUPS, 2013, p. 289-310.

sérieux freins aux débordements. Les suites disciplinaires d'une rixe inquiètent les marins rengagés et les petits gradés dont les chevrons et la pension forment un capital social et matériel que l'ivrognerie ou de graves débordements peuvent compromettre. Le groupe le plus exposé à la justice est en revanche composé des hommes les plus jeunes, les moins gradés et les moins qualifiés. Un aperçu des conseils de justice à la fin du Second empire et au début de la République donne à voir une surreprésentation des matelots de 3<sup>e</sup> classe, de jeunes marins donc, dans les affaires de violence à terre liées ou non à l'alcool, comme à bord. Ces mêmes traits se retrouvent dans les absences illégales, « indument prolongées », voire les désertions qui sont, avec les actes de violences, la principale matière des conseils de guerre au milieu du siècle<sup>844</sup>. Rien de bien étonnant ni de singulier. Un matelot de 3<sup>e</sup> classe, pris de cafard ou de boisson, est plus sensible aux sirènes de la désertion qu'un quartier-maître, ancien engagé volontaire, marié et désireux de toucher sa pension.

### 1. 1. 2. Les territoires de la permission : des bars, des claques et des gargotes

S'il y a bien eu de « sages » permissions, leur territoire ordinaire — les quais du port, les rues adjacentes du front de mer, les cafés enfin — n'est certes pas propice à de paisibles détente. À bord, les alternatives à la descente à terre sont peu séduisantes. Au milieu du siècle, certaines âmes d'élite se font ingénieuses pour sortir leurs matelots de leurs pauvres loisirs de pauvres. Craignant de voir les marins de « son » navire se perdre en ribotes comme en amours tarifaires, l'EV Auguste de Broglie (1834-1895), associé aux sociétés pieuses toulonnaises, descend le soir dans la batterie, où il réunit les maîtres et les matelots auxquels il enseigne les mathématiques, « tout en leur parlant de religion et de morale », les tenant ainsi sous ses ordres « jusqu'à ce qu'il les voie tous endormis<sup>845</sup> ». Bel exemple de sollicitude toute maternelle, mais dont les matelots entendaient, sans nul doute, gommer les effets dévots par une contre-offensive éthylique et génésique. Sous l'Empire, les autorités navales, mais également l'Aumônerie de la Marine encouragent à bord des navires la formation de bibliothèques. Toutefois, ce terme ne désigne pas alors une salle confortable, mais une simple armoire servant au prêt des livres. Au commencement du XX<sup>e</sup> siècle, la création des coopératives sur les bâtiments de l'escadre offre enfin un bon cadre de délasserment, puisqu'elles proposent aux marins des boissons non-alcoolisées — la limonade — et de la bière (interdite après 1912), mais aussi de populaires séances de cinématographes. Bons juges en la matière, les médecins de l'escadre se félicitent de ces initiatives, ferment les yeux sur la consommation de la bière, moins redoutable que les alcools frelatés et autres tord-boyaux servis dans les boui-boui toulonnais, et voient dans ces délasserments paisibles un bon moyen de prévenir les soucis disciplinaires<sup>846</sup>. L'organisation de causeries sur les dangers de l'alcoolisme et des MST complète ce dispositif

<sup>844</sup> SHD-T-M, 6 O 49, Préoccupations et jugements des conseils de Guerre ; SHD-T-M, 6 O 60, Conseils de Justice ; SHD-T-M, 6 O 85 (1867-1872).

<sup>845</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 451.

<sup>846</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Rapport d'ensemble du médecin d'escadre, 22 juillet 1912.

préventif, sans que personne — je l'imagine — ne soit dupe de son efficacité<sup>847</sup>. Le vrai problème demeure l'absence de lieux d'accueil alternatifs à terre. Dans les ports de guerre, l'accueil des « hommes de bonne volonté » est laissé à l'initiative des prêtres qui ne disposent pas toutefois de locaux affectés aux loisirs paisibles<sup>848</sup>. Construit sur le modèle des foyers du soldat parisiens, le premier foyer du marin et du soldat est ouvert à Toulon en 1904. Immédiatement bien accueilli, il permet aux matelots, sans craindre de sermon, de laisser leurs sacs, de se détendre sans tumulte, et, s'ils le veulent, de lire ou de suivre une conférence. Mais ce foyer n'a guère essaimé avant l'entre-deux-guerres<sup>849</sup>. Il ne semble pas ainsi avoir d'équivalent en Afrique du Nord ni dans les ports levantins. Il bute enfin devant la monotonie de longues immobilisations et des habitudes de laisser-faire que nous examinerons par la suite.

Avant l'apparition des tout premiers foyers des marins, à l'extrême fin du siècle, les lieux de détente paisibles, gratuits et sans tentation éthylique et génésique étaient donc extrêmement rares : une église, pour y brûler un cierge en confiant une vieille maman à la Bonne Mère pour les uns, à Madame Sainte-Anne pour les autres, une promenade arborée dans les grandes villes, un jardin public. La pudeur de l'ignorance, le sens des convenances, la honte de la singularité, tout alors se conjugue pour s'interdire d'autres lieux, tels que les musées, où les officiers se sentent en revanche naturellement « chez eux ». Dans ces conditions, la visite d'une ville étrangère et toute permission dans un port de guerre finissent inévitablement par la tournée des gargotes et des bars. Ces bordées sont routinières les jours qui précèdent le départ d'une grosse unité, avant que l'équipage n'ait acquis sa cohésion, comme dans les heures qui précèdent le retour au pays d'un croiseur stationnaire au Levant<sup>850</sup>. Ce sont alors les mêmes beuveries, parfois violentes et toujours tonitruantes, que signalent les rapports et les souvenirs<sup>851</sup>. « Dans une des petites rues qui y mènent », se souvient Georges Hugo à la veille de quitter Smyrne et le Levant, « celui qui » connaît le pays « nous arrête devant une haute boutique où nous lisons ces mots, écrits en français : *Spécialité de vin de Samos*. Et les dix matelots, avec des gestes cérémonieux soudain, entrent dans l'unique salle, très longue, en disant bonjour et en portant poliment une main à leur bonnet. (...) Il flotte une odeur de vin frais, âcre, sucrée écoeurante, un relent de mauvais alcools et de raisins secs<sup>852</sup> ».

---

<sup>847</sup> Ministère de la Marine, « Mesures contre la syphilis dans la Marine », 26 septembre 1888, *Archives de médecine navale*, 1888, n° 50, p. 471.

<sup>848</sup> SHD-V-M, CC 2-830, Aumônerie en chef au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 23 janvier 1868.

<sup>849</sup> Dr. Regnault, « Le foyer du marin et du soldat de Toulon », *Archives de Médecine Navale*, 1906, n° 85, p. 34-45 ; Alain Le Doaré, « Sur la mer comme au ciel ... Aperçu de l'histoire de la Mission de la Mer », *Zainak*, 21, 2002, p. 479. Texte disponible sur : <https://core.ac.uk/download/pdf/11498022.pdf>

<sup>850</sup> C. Fauxbras, *Jean Le Gouin (...)*, *op. cit.*, p. 94-95.

<sup>851</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, VA Alquier, « Rapport d'Ensemble, Escadre du Nord », 30 septembre 1895.

<sup>852</sup> G. Hugo, « Souvenirs d'un matelot », livraison du 1<sup>er</sup> septembre 1895, p. 57.

### 1. 1. 3. Punir et réparer les bordées tumultueuses

Au retour de ces bordées tumultueuses où les horions sont légion, les autorités se bornent à régler les embarras disciplinaires, à punir les délinquants les plus coupables, à réparer enfin les plaies et les « coups de pieds » des Vénus locales.

La première mesure, la plus banale, est de récupérer les marins que l'alcool ou les rixes ont retenus à terre. Dans les ports étrangers, il faut soit obtenir justice si les marins ont été assassinés ou blessés, soit récupérer les délinquants avec l'aide des agents consulaires et des autorités locales. Embarqué en 1831 sur l'*Arthémise*, le prince de Joinville est le témoin de la bordée à terre de trois cents matelots qui, profitant d'une escale à Malte, et « sans tenir compte des efforts de l'officier de quart et de quelques gradés présents, s'emparent des canots et bateaux de passage », et ne rallient leur frégate qu'après avoir été ramassés par la police et les soldats anglais dans tous les bouges des Trois Cités et de La Valette<sup>853</sup>. Une fois passé le souvenir des Trois Glorieuses, de telles désobéissances séditieuses se font rares et ne saluent plus les changements des régimes qui suivent la monarchie de Juillet. Partout néanmoins, l'ivrognerie demeure la grande cause des délinquances ordinaires commises à terre. Ayant longuement résumé les réparations menées dans le port d'Alexandrie, le commandant de l'*Actif* se dit satisfait de la discipline de l'équipage si l'on oublie, ajoute-t-il, les soucis posés les trois jours qui ont suivi « le paiement de la solde » par « quelques coureurs de bordée<sup>854</sup> ». « À Constantinople, cet hiver », note le rapport sur le personnel et le matériel établi en septembre 1901, « un matelot de pont a été arrêté et ramené à bord en état complet d'ivresse, et cet été, trois fois des rapports de police nous sont arrivés, formulés contre les hommes qui s'étaient livrés à terre à des excès fort répréhensibles » et que l'on devine très éthyliques<sup>855</sup>.

La seconde mesure à prendre au retour des permissionnaires ivres ou retardataires est de les punir. L'intempérance alcoolique favorise, nul ne l'ignore, les absences prolongées parfois provoquées par des prostituées qui font boire les matelots tant qu'ils ont encore un sou vaillant en poche. Généralement clémente à l'égard de ces absences prolongées ou « désertions à l'intérieur », la justice navale abandonne toute mansuétude quand le matelot, que l'alcool ou le désir de boire rendent *amok*, porte la main sur ses officiers, menace les maîtres ou jette à l'eau des matériels de l'État, ce qui est une des offenses symboliques les plus communes à l'ordre marin<sup>856</sup>. Les sanctions les plus dures alors pleuvent et transforment les jeunes marins en colère en « peaux de lapin<sup>857</sup> » bons pour les bagnes militaires coloniaux, ces divers Biribi « où c'que le plus fort », dit la chanson,

<sup>853</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>854</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, C<sup>mt</sup> de l'*Actif* au c<sup>mt</sup> de la station du Levant, 30 novembre 1869.

<sup>855</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, Officier en second au c<sup>mt</sup> du *Vautour*, 12 septembre 1901.

<sup>856</sup> Ordinairement des mousquetons. SHD-T-M, 5 O<sup>3</sup> 42, Dossiers Souben (1848) et Privat (1849).

<sup>857</sup> Le surnom que l'on donne aux disciplinaires de la Marine. <http://www.atelierdecreationlibertaire.com/alexandre-jacob/2009/11/biribi-encyclopedie-anarchiste/#.X2XW5y3pPfY>.

« est obligé de poser sa chique ou d’faire le mort », avant que pire ne survienne<sup>858</sup>. Avant d’en arriver à ses extrémités, le commandement dispose de tout un arsenal dissuasif de punitions collectives, naturellement impopulaires, dont la privation des permissions nocturnes, le maintien à bord de l’équipage pendant plusieurs jours sont les formes ordinaires. Il faut enfin réparer les corps malmenés. Généralement quelques points de suture puis un peu de repos retapent Mathurin, mais la vie d’un matelot éventré ou poignardé est parfois en jeu<sup>859</sup>. Appelé en urgence au chevet d’un marsouin opiomane, ayant raté de peu son suicide à coups de ciseaux, le médecin Jules Fontan réussit, en 1900, le rare exploit de suturer quatre plaies gravissimes au torse, non sans avoir prestement taillé un grand volet thoracique rabattu sous l’aisselle de la victime qui eut le bon goût de survivre. Goguenard, le biographe du chirurgien reconnaît que son habilité avait été affinée durant un éprouvant séjour à l’île de Nou où les règlements de compte rythmaient le quotidien des bagnards<sup>860</sup>.

Outre les blessures occasionnées par les chutes et les coups divers que ramènent les permissionnaires ivres, les médecins doivent faire face à une crue de maladies ou infections sexuellement transmissibles que ramènent les coureurs de bordée. Ces MST (ou IST) sont essentiellement la syphilis (la vérole), la blennorragie — « la chaude pisse » — et la chancrelle. Par leur fréquence et la lourdeur des soins, ces atteintes posent des embarras spécifiques aux officiers de santé, comme au commandement.

#### 1. 1. 4. Revenir « avarié » d’une permission : la Marine et les MST

Aucune de ces IST n’est immédiatement létale certes, leur progression est lente et leur diffusion n’est pas aussi rapide qu’une atteinte épidémique<sup>861</sup>. Ces maladies ne désorganisent donc pas en effet un équipage que fauchent, en revanche, une frappe scorbutique, une épidémie de grippe et pire, une attaque cholérique ou variolique<sup>862</sup>. Au cours du siècle, la Marine bénéficie des progrès savants de la vénérologie. Au milieu du siècle, les travaux de Philippe Ricord et de son élève Léon Bassereau apprennent à distinguer les MST. Beaucoup d’ignorances demeurent toutefois. À tort, les

---

<sup>858</sup> Sur la justice militaire et la justice navale, deux études offrent une première et précieuse vue d’ensemble que nous regrettons de n’avoir pas poursuivie en exploitant systématiquement les fonds « O » de l’antenne toulonnaise du SHD. Jean-Philippe Zanco, « Autour du code de justice maritime (1858-1965). Une brève histoire de la justice maritime, *Revue historique des armées*, 252, 2008, p. 72-85 ; C. Liauzu, « Jalons pour une étude des Biribi », art. cité, p. 123-156. On complètera ces lectures par la consultation du livre de Dominique Kalifa : *Biribi. Les bagnes coloniaux de l’armée française*, Perrin, 2009.

<sup>859</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 58, M. Maréchal, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, *Le Grégeois*, Année 1862, 5 janvier 1863.

<sup>860</sup> B. Broussolle, « Les grandes heures de la médecine navale à Toulon ... Le professeur Jules Fontan, chirurgien de la Marine », *ASNOM*, n° 134, 97<sup>e</sup> année, Juin 2017, p. 43-45.

<sup>861</sup> Ce développement reprend plusieurs éléments développés dans un travail co-rédigé avec Benoît Pouget : Louvier (Patrick) et Pouget (Benoît) « Ports, marins de l’État français et syphilis en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Yann Ardagna et Benoît Pouget (dir. de), *La Syphilis. Itinéraires croisés (...)*, op. cit., p. 311-335.

<sup>862</sup> Claude Jasmin, « « Miasmes délétères à bord de la *Melpomène* », *Rives nord-méditerranéennes* [En ligne], 22 | 2005, mis en ligne le 30 décembre 2008, consulté le 29 avril 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rives/508> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.508>.

médecins de marine pensent les maladies vénériennes faiblement contagieuses. Si la transmission oculaire de la blennorragie par le contact des mains souillées est bien connue, la contamination de la syphilis par les embouts des charniers est longtemps insoupçonnée<sup>863</sup>. Sans ignorer l'homosexualité navale, les officiers de santé en parlent fort peu et tiennent pour une évidence que le mal vénérien s'attrape à terre au contact des prostituées<sup>864</sup>. Sans conséquence tactique immédiate, les IST sont toutefois une question sanitaire d'une importance certaine par la lourdeur des soins et leur impact sur le service. Extrêmement dangereuse et longue à guérir, la blennorragie a des effets psychologiques notables bien connus des médecins militaires et navals. Ceux-ci notent la dépression de leurs patients et leur état d'anxiété, sans parler des complications urologiques douloureuses accrues par l'automédication, fréquente chez les officiers<sup>865</sup>. Syphilitiques ou non, les chancres de la verge présentent le risque de se gangréner, nécessitant l'ablation partielle ou non du pénis. Moins grave à court terme, la vérole se révèle impitoyable avec le temps. Avant que les arsenicaux ne changent la donne au commencement du XX<sup>e</sup> siècle, les suites secondaires et tertiaires de la syphilis, qu'elles soient dermatologiques, lymphatiques, musculaires, cartilagineuses et osseuses, sont assez handicapantes pour rendre le service impossible<sup>866</sup>. Avant même d'être identifiées avec certitude dans le dernier tiers du siècle, les conséquences nerveuses et cérébrales d'une vérole mal soignée<sup>867</sup>, sont enfin assez bien repérées pour que l'expression de « syphilis constitutionnelle » soit commune bien avant les grands travaux de Jean-Alfred Fournier (1832-1914) et des meilleurs dermatologues européens<sup>868</sup>. Pittoresque, le surnom des syphilitiques — les « avariés » — dit la répugnance qu'inspire cette maladie de langueur et de longue durée. Autant de maux qui mobilisent l'attention des médecins et rendent nécessaire l'hospitalisation des malades<sup>869</sup>. Si le soin à domicile est envisageable pour des officiers, jugés capables de suivre leurs prescriptions et leurs conseils, les médecins tiennent à garder près d'eux les matelots afin de conduire à l'hôpital même les soins prescrits. S'il ne s'agit plus de souffrir aussi durement qu'au XVI<sup>e</sup> siècle, les traitements demeurent, en effet, longs et pénibles. À l'épuisante thérapie mercurielle, s'ajoutent, au second XIX<sup>e</sup> siècle, des injections d'iodure de potassium et de calomel

---

<sup>863</sup> À la fin du siècle quand les germes des MST sont progressivement identifiés, les médecins comprennent mieux le danger de la promiscuité et de l'usage collectif du charnier, dont les embouts non nettoyés sont la source d'infections dentaires et maxillaires, mais aussi de contaminations vénériennes. Le même problème se pose alors dans l'industrie du verre chez les souffleurs dont les canes sont un vecteur de contamination. J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 98.

<sup>864</sup> Auguste Reynaud, *Traité pratique des maladies vénériennes*, Toulon-Paris, 1845, p. 14 ; C. Pellarin, *Souvenirs anecdotiques (...)*, *op. cit.*, p. 113 ; G. Bériet, *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) (...)*, *op. cit.*, p. 460-461.

<sup>865</sup> A. Borel, *Des accès blennorragiques péri-urétraux (sic) chez l'Homme*, thèse de médecine, Montpellier, 1880, p. 22.

<sup>866</sup> Dr. Baril, « L'arseno-benzol », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 1912, n° 97, p. 92-127.

<sup>867</sup> Alphonse Daudet, *La Doulou*, Mercure de France, 2007 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Tabes\\_dorsalis](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tabes_dorsalis).

<sup>868</sup> Jean-Paul Martineaud, *L'amour au temps de la vérole*, Glyphe, 2010, p. 169.

<sup>869</sup> G. Bériet, *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) (...)*, *op. cit.*, p. 459-460.

qui, mal dosées ou réparties, provoquent des abcès douloureux<sup>870</sup>. L'hospitalisation des « avariés » est également nécessaire pour reposer des organismes astreints à une diète sévère<sup>871</sup>. Dans ces conditions, le poids total des MST sur le système hospitalier est inévitablement lourd. Avant que l'amélioration des traitements de la fin du siècle, ne réduise à une quinzaine de jours la durée des hospitalisations ordinaires<sup>872</sup>, le malade doit en effet garder le lit plusieurs semaines, voire trois mois et plus pour les atteintes syphilitiques les plus graves. Au milieu du siècle, l'hospitalisation des vénériens à Toulon — soit à Saint-Mandrier soit à l'hôpital principal — ne représente jamais moins d'un cinquième des journées totales d'hospitalisation, les croisières (et les escales) de l'escadre introduisant de fortes différences saisonnières<sup>873</sup>.

Sur un navire de l'État, le problème vénérien se pose donc avant tout comme un problème opérationnel. Pour le commandant d'un stationnaire ou d'un croiseur, avoir plus de 6-8 % d'avarés à bord est une calamité puisqu'il faut soit débarquer les malades qui rejoignent alors le pavillon des vénériens et des galeux de l'hôpital de Toulon soit garder à l'infirmerie du navire les malades dont l'immobilisation peut représenter le tiers ou la moitié des journées d'hospitalisation à bord<sup>874</sup>. Frappé par le nombre des cas durant la croisière estivale de 1846 — 50 sur 600 consultations —, le médecin de l'*Inflexible* déplore l'encombrement produit dans les infirmeries des vaisseaux dont les vénériens « envahissent les lits<sup>875</sup> ». Autant d'hommes dont la force et les compétences manquent à l'équipage et que les marins détachés *in extremis* ne peuvent pas toujours remplacer. Dans ces conditions, le repérage d'un malade vénérien est tout autant une nécessité sanitaire que disciplinaire. Que faire toutefois ? Garder à bord les hommes dans les ports aussi mal famés que Naples ou Palma ? Cette option est, de temps à autre, avancée par certains médecins furieux de voir ces hommes jeunes compromettre gravement leur santé. Jamais la Marine n'envisage cette claustration, en contradiction avec la tolérance paternaliste — ou l'indifférence — du commandement. Comme personne n'ignore le lien entre permissions, alcoolisme et MST, la lutte doit donc se mener à terre et se concentrer dans les ports de guerre et les ports mixtes métropolitains. Autant dire policer Sodome ou convertir Babylone.

<sup>870</sup> Gustave Caire, *Traitement de la syphilis par les injections sous-cutanées de calomel*, thèse de médecine, Montpellier, 1887, p. 25-37 ; Gérard Tilles et Daniel Wallach, « Le traitement de la syphilis par le mercure. Une histoire thérapeutique exemplaire », *Histoire des Sciences médicales*, t. XXX, n° 4, 1996, p. 501-510.

<sup>871</sup> Ministère de la Marine, « Mesures contre la syphilis dans la Marine », 26 septembre 1888, *Archives de médecine navale*, 1888, n° 50, p. 467-476.

<sup>872</sup> Louis Huot, *Des injections mercurielles massives dans le traitement de la syphilis*, Montpellier, soutenue le 30 mai 1890, 1890, p. 36-45.

<sup>873</sup> On s'appuie ici sur les données rassemblées chaque trimestre par le service de santé de Toulon dans un « Rapport numérique, météorologique et médico-chirurgical ». Nous remercions Benoît Pouget de nous avoir communiqué ces tableaux conservés dans la sous-série toulonnaise 2 A 6. On retrouve la même proportion de vénériens à l'hôpital de Brest dont les journées d'hospitalisation en 1852-1853 font l'objet d'une étude exploitée par J.B. Fonssagrives en 1856. SHD-T-M, 2 A 6, « Rapport numérique, météorologique et médico-chirurgical », 2<sup>e</sup> trimestre 1850, 1<sup>er</sup>-avril-1<sup>er</sup> juillet 1850 ; J. - B. Fonssagrives, *Traité (...), op. cit.*, p. 111.

<sup>874</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien Major Alexis Normand, chirurgien de 3<sup>ème</sup> classe, « Rapport médical du 1<sup>er</sup> mai 1859 au 1<sup>er</sup> mars 1861, 28 février 1861 (sic).

<sup>875</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Martin Roquebrune, « Rapport sur le service de santé à bord du vaisseau *L'Inflexible* monté par l'amiral Quernel, pendant sa campagne de l'été 1846 », 24 octobre 1846.

Suivant les mesures de police sanitaire introduites à Paris et dans les grandes villes au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les prostituées des maisons closes dans les ports de guerre sont l'objet de visites hebdomadaires et sont théoriquement contraintes de suivre des soins soit hospitaliers soit « à domicile », sans pouvoir être livrées à leurs clients durant ces traitements. Outre les mesures de police qui s'abattent, par ailleurs fort inégalement, sur les « filles publiques » encartées, la surveillance médicale des marins de l'escadre de la Méditerranée devient obligatoire en 1843. Non seulement les matelots atteints doivent se signaler au major dès leur embarquement, sous peine de punitions, mais nul matelot ne peut quitter librement le bord sans l'accord du médecin<sup>876</sup>. Cette police médicale s'avère inefficace. De l'avis général, la surveillance des matelots est souvent négligée, voire tournée par diverses astuces dont la plus simple, dans le cas des « chaudes pisses », est d'éliminer la goutte suspecte par une miction abondante avant la visite<sup>877</sup>. Le contrôle des prostituées est également plus aléatoire que rigoureux. Non seulement, les médecins civils ne sont pas insensibles aux réclamations des sous-maîtresses et de « leurs filles », mais en outre les souteneurs font venir des femmes de tous les ports du pays à l'annonce d'une visite d'escadre<sup>878</sup>. La faille la plus importante du système tient enfin à l'existence d'une prostitution « libre », c'est-à-dire non encartée et non enfermée. Occasionnel ou régulier, ce commerce entretient des liens étroits avec les débits de boissons et les cabarets, ces « foyers d'alcoolisme et de contagion syphilitique<sup>879</sup> ». Avérée dans tous les ports de guerre métropolitains, la prostitution hors des maisons closes est fréquente en Algérie comme en Tunisie, où la pauvreté, l'isolement, la domesticité juvénile provoquent des maux sociaux assez proches de ce que l'on voit en métropole<sup>880</sup>. En Grèce et dans l'empire ottoman, l'absence de dispensaires et de toute claustration imposées aux « filles publiques » multiplie également les risques de contamination<sup>881</sup>. Comment la Marine aurait-elle pu contrôler cette prostitution autonome ? En exerçant dans les ports de guerre nationaux un remodelage autoritaire de l'espace civil tout en concentrant les pouvoirs de police et de justice entre les mains des autorités navales. Autant dire une tâche herculéenne vouée à céder devant la coalition des pouvoirs établis, élus ou nommés, des limonadiers et des patrons de maisons closes, comme de leurs influents groupes de pression municipaux. Hors de France, seules les

---

<sup>876</sup> Ministère de la Marine, « Mesures contre la syphilis dans la Marine », 26 septembre 1888, *Archives de médecine navale*, 1888, n° 50, p. 467-476. Ces procédures ont encore peu changé au début des années 1960 dans le Toulon de la guerre d'Algérie s'il faut en croire le commandant Boucher (J. Boucher, *De matelot à capitaine*, Balland, 2019).

<sup>877</sup> *Ibidem*, p. 475 ; C. Fauxbras, *Jean le Gouin, op. cit.*, p. 42.

<sup>878</sup> La recette est de tous les temps. Durant la Guerre Froide, l'arrivée d'une grosse unité américaine amène un flux de prostituées qui double leurs effectifs dans les ports d'attache de la VI<sup>e</sup> escadre, tant en France qu'en Italie. N. Molines, « *Our favorite Liberty (...)* », art. cité, p. 231-248.

<sup>879</sup> SHD-T-M, 170 C- 221, Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, 15 juillet 1899.

<sup>880</sup> Alain Corbin, *Les filles de noce*, Paris, Aubier-Montaigne, 1978, p. 79 ; Christelle Taraud, « *Amour interdit* ». *Marginalité, prostitution, colonialisme (Maghreb, 1830-1962)*, Paris, Petite Bibliothèque Payot, 1992, p. 40-60.

<sup>881</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XV (1879-1880), n° 13, Alexandre Gueit, « Rapport de campagne (Levant), 1877-1879 », 11 Novembre 1879.

occupations durables permettent, ici et là, de réaliser un contrôle complet de la contamination vénérienne<sup>882</sup>.

Dans ces conditions, l'administration navale tolère des excès, d'autant plus inévitables, pense-t-on, que les inscrits maritimes bretons et normands sont tenus pour des êtres frustes et des alcooliques ataviques, auxquels on doit régulièrement lâcher la bride<sup>883</sup>. Regrettables certes, mais tenus dans une certaine borne, les débordements permissionnaires semblent enfin moins redoutables que le cafard et l'indiscipline<sup>884</sup>. Pour la Marine, l'objectif final n'est alors rien de plus que de contenir à un niveau jugé supportable de 3-5 % le cas des « avariés » à bord, de limiter leurs séquelles, et de réduire la durée des indispensables hospitalisations<sup>885</sup>.

## 1. 2. Quand les officiers descendent à terre

Outre le désir de se divertir en quittant quelques heures voire quelques jours leur caserne flottante, quels plaisirs recherchent les officiers en descendant à terre en permission ? Ces hommes ont-ils joui plus modérément de leurs permissions ? Nous ne savons pas grand chose des plaisirs génésiques qu'ont parfois prévenus le respect de l'épaulette, la loyauté conjugale, la prudence sanitaire. Les atteintes vénériennes dont souffrent les officiers sont trop souvent signalées dans les rapports, les « causeries » médicales et les thèses pour ne pas montrer, surtout chez les plus jeunes d'entre eux, les mêmes amères jouissances que leurs matelots<sup>886</sup>. Tout au plus, ces dernières étaient-elles marchandées en des lieux moins sordides que l'arrière-salle d'un café<sup>887</sup>. À la Belle Époque, les progrès supposés de la consommation d'opium dans les fumeries toulonnaises, les « ménages à trois » semi-publics des officiers supérieurs ... ou de leurs ambitieuses épouses, la banalité du concubinage avec les « petites alliées » toulonnaises, demi-mondaines ou vraies filles de rues, font le succès de quelques romans des (mauvaises) mœurs navales. Le scandale de son livre est assez grand pour que l'institution chasse ignominieusement de son sein l'EV Olivier Diraison, auteur des

---

<sup>882</sup> On se reportera ici au chapitre IV de cette première partie.

<sup>883</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Albert-Auguste Gicquel des Touches, « Escadre d'évolutions », 1846-1847.

<sup>884</sup> P. Masson, *La Marine française (...)*, *op. cit.*, p. 289-305.

<sup>885</sup> Pour une approche plus détaillée de la question on se reportera aux communications suivantes : Yannis Gonatidis, « Syphilis in the port of Hermoupolis (Syros, Greece) during the 19<sup>th</sup> Century », dans Y. Ardagna et B. Pouget, *La Syphilis. Itinéraires croisés en Méditerranée et au-delà XVI<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 211-228 ; Patrick Louvier et Benoît Pouget, « Ports, marins de l'État français et syphilis en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle », *ibidem*, p. 311-326 ; Clémence Gavalda et Benoît Pouget, « La syphilis dans les publications des officiers de santé de la Marine française au XIX<sup>e</sup> siècle », *ibidem*, p. 327-336.

<sup>886</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 99.

<sup>887</sup> Quoique... Jean-Philippe Zanco biographe de l'amiral Boué de Lapeyrère (1852-1924) parle d'un bon vivant hantant les bals populaires antillais. D<sup>r</sup>. Robert, « Le péril vénérien », *Archives de médecine navale*, n° 88, 1907, p. 20-41 ; C. Fauxbras, *Jean Le Gouin*, *op. cit.*, p. 41 ; J. -Ph. Zanco, *Boué de Lapeyrère (...)*, *op. cit.*, p. 77.

*Maritimes* (1901). Parallèlement, dans le contexte de l'affaire Ullmo (1908), les autorités maritimes tentent, avec la police, de juguler l'activité des fumeries<sup>888</sup>.

Si les plaisirs vénériens suscitent beaucoup d'allusions<sup>889</sup>, mais peu de confidences, il n'en va pas de même des autres loisirs « licites » des permissions sur lesquels les souvenirs des officiers s'étendent plus ou moins longuement.

### 1. 2. 1. Les joies du sport et du tourisme

Les plaisirs sportifs tiennent une certaine place dans les loisirs terrestres des officiers de marine. Issus, pour la plupart, soit de familles militaires et navales, soit de familles aisées, parisiennes et provinciales, ces hommes ont appris à monter à cheval dans leur enfance et retrouvent avec ardeur les plaisirs équestres<sup>890</sup>. Embarqué en 1851 sur un paquebot du service postal algérien, Charles de Lespinois, rapporte, en quelques mots enjoués, des retrouvailles familiales en Algérie où sa cousine, « qui mettait toujours son cheval à un galop effréné », lui imposa une mémorable cavalcade, suivie de magnifiques parties de chasse<sup>891</sup>. À plusieurs reprises, le baron Camille Clément de La Roncière Le Noury, chef de la station du Levant en 1859-1860, évoque sa joie de chevaucher<sup>892</sup>. Rien de bien singulier ici. Les marins britanniques issus de l'aristocratie britannique et surtout anglo-irlandaise sont connus pour être des cavaliers et des chasseurs de renard émérites, profitant de toutes les circonstances à terre pour louer un bon cheval. Lord Beresford, qui reçoit en 1905 le commandement du *Malta Squadron*, parle de ses courses équestres comme de la grande joie que lui offraient ses trop rares descentes<sup>893</sup>. Tenus en grande estime dans le meilleur monde insulaire, les plaisirs cynégétiques sont rarement évoqués dans les écrits privés français, mais ont été fort communs<sup>894</sup>. En 1862, Gabriel de La Landelle parle avec humour de ce gros tiers d'officiers de marine qui, sans passion particulière pour les sciences ni pour les arts, « aiment particulièrement les chevaux et la chasse, et descendent à terre le plus souvent possible<sup>895</sup> ». L'ascension de montagnes et des volcans célèbres comme les simples randonnées, sont d'autres motifs avouables

<sup>888</sup> Ami-Jacques Rapin, « La « divine drogue » : l'art de fumer l'opium et son impact en Occident au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », *A contrario*, vol. 1, n° 2, 2003, p. 6-31; Jean-Baptiste Bruneau, « Un Breton contre la marine de la Belle Époque. Olivier Diraison-Saylor et le scandale politico-littéraire des Maritimes », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 23, n° 2, 2016, p. 55-81.

<sup>889</sup> D<sup>r</sup>. Robert, « Le péril (...) », art. cité, p. 40-41.

<sup>890</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 34 et 91.

<sup>891</sup> « Mémoires de Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois (1843-1868) », reproduits sur le site *Dossiersmarine2* : « La Flotte de Napoléon III-Documents-Témoignages : Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois ».

<sup>892</sup> Baron Clément de La Roncière de Noury à sa fille, 22 novembre 1857, *LA RONCIÈRE*, I, p.100 ; Le même à la même, 28 septembre 1859, *ibidem*, p. 198-199.

<sup>893</sup> Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford written by himself*, Londres, Methuen and C<sup>o</sup>, 1914, p. 20-30.

<sup>894</sup> À titre d'exemple : Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral. Half a century of Naval Service and Sport in Many parts of the World*, Londres, Cassell, 1913, p. 199-204.

<sup>895</sup> G. de La Landelle, *Le tableau de la mer (...)*, *op. cit.*, p. 165.

pour sortir des ports et jouir de quelques heures de solitude<sup>896</sup>. Commandant le *Faucon*, stationnaire de Crète, le commandant Daveluy laisse deux de ses subordonnés traverser l'île à pied « pour faire du 'footing' », cette escapade étant absolument sans danger, si grande était alors la popularité des marins français<sup>897</sup>. Dans une certaine mesure, le Liban offre les mêmes garanties. Médecin-major du *Fontenoy*, qui stationne devant Beyrouth en juin-juillet 1861, Charles Coquerel écrit à sa famille sa joie d'avoir pu profiter de « toutes les occasions » pour se rendre à terre. Bien que tenu par les obligations du service, le médecin découvre la ville et ses environs et fait « une course de deux heures sur la route de Damas », avant de revenir à bord. Les campagnes qu'il aperçoit — en plein été — lui rappellent le Maghreb qu'il connaît bien et les tableaux d'Eugène Fromentin<sup>898</sup>.

Les plaisirs qu'offrent la visite des monuments, ni l'audition d'un concert ni les soirées mondaines ne diffèrent de ce que les voyageurs et les voyageuses fortunés ou simplement aisés peuvent rechercher. Dès 1830, les hauts lieux du tourisme naval sont bien ceux du tourisme civil : Rome et la Toscane, l'arrière pays de Naples, l'Acropole, la montagne libanaise, Le Caire et la haute vallée du Nil, la Palestine enfin et Jérusalem pour ceux qui, débarquant à Jaffa, ont le temps de visiter une ville qui est, avant l'ère hamidienne, une petite cité provinciale<sup>899</sup>. L'amélioration constante des transports terrestres et des communications télégraphiques banalise la visite de ces sites touristiques auxquels s'ajoutent, au milieu du siècle, Alger et Tunis comme leurs arrière-pays. En France, l'excellence du réseau ferroviaire permet à l'amiral Paget (1811-1895) d'accompagner sa femme et leurs enfants à Macon au début du mois de juillet 1867 puis de poursuivre jusqu'à Paris, où il visite l'exposition universelle, avant de rallier son escadre sur les côtes provençales<sup>900</sup>.

Ce tourisme naval se distingue bien peu des autres formes occidentales du tourisme dont il partage les outils et les usages. Les vues des villes et des sites célèbres, les éléments pittoresques, particulièrement les costumes féminins, retiennent l'attention des marins qu'ils soient dessinateurs ou aquarellistes. Armés d'un carnet, de quelques crayons, d'un pinceau et d'une petite boîte de couleurs, les dessinateurs et les aquarellistes pérégrinent où bon leur semble. Parvenant au Levant en 1836 sur la frégate *Iphigénie*, l'état-major du bâtiment, où sert le prince de Joinville, parcourt les environs de Smyrne sous la protection bienveillante de la gendarmerie ottomane. Ayant reçu une solide formation artistique, François d'Orléans en ramène des dessins et des aquarelles<sup>901</sup>. Ce sont également des aquarelles et des croquis à la mine de plomb que rassemble l'EV René Gillotin (1814-1861), durant les mois qu'il passe à Constantinople lors de la crise d'Orient de 1839-1840, avant de rejoindre les eaux syro-libanaises<sup>902</sup>. Cette éducation de la main et de l'oeil, que perfectionnent les travaux hydrographiques, facilite l'adoption de la photographie dont la pratique

<sup>896</sup> Baron Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 28 septembre 1859, LA RONCIÈRE, I, p. 199.

<sup>897</sup> DAVELUY, II, p. 417.

<sup>898</sup> Charles Coquerel à son père, 2 juin 1861, COQUEREL, p. 268-269.

<sup>899</sup> *Ibidem*, p. 428.

<sup>900</sup> A. Otway, *Autobiography of Admiral Lord Clarence E. Paget (...)*, *op. cit.*, p. 282.

<sup>901</sup> Cf. François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*.

<sup>902</sup> F. Jacquin, *De Constantinople à Tahiti (...)*, *op. cit.*, p. 21-51.

se généralise au lendemain de la guerre de Crimée<sup>903</sup>. Les appareils photographiques, dont le juste maniement et la qualité des tirages supposent beaucoup d'ingéniosité et de solides savoirs en chimie comme en optique, accompagnent plus d'un membre des états-majors à terre. Outre les portraits de groupes, les officiers qui pratiquent la photographie s'attachent plus particulièrement aux paysages urbains. C'est en 1859 que le docteur Jules Maréchal, servant sur le *Grégeois*, stationnaire à Civitavecchia entreprend ses premiers clichés portuaires et maritimes, ce hobby l'occupant toute une décennie<sup>904</sup>. Pris par un des officiers — non identifié — de la frégate *Magicienne*, stationnaire du Levant (1863-1865), 84 clichés, rassemblés dans un album récemment mis en vente, montrent tous les hauts lieux de l'Antiquité et du premier âge musulman de la mer Égée : l'Acropole, le temple de Thésée, les ruines d'Éphèse, Baalbeck et la mosquée d'Omar<sup>905</sup>. Autres photographes émérites, les amiraux Louis Vignes (1831-1896), qui commanda l'escadre en 1890, et Paul-Émile Miot (1827-1900) se font connaître au début des années 1860 pour la qualité de leurs clichés. Si l'amiral Miot consacre l'essentiel de ses campagnes photographiques aux mondes ultra-marins, nord-atlantiques et océaniques, Louis Vignes réalise dans sa jeunesse plusieurs dizaines de clichés pris du Midi de la France jusqu'au Liban<sup>906</sup>. C'est à cette pratique de la photographie comme à sa connaissance du monde proche-oriental que le jeune officier doit, en 1864, de suivre en Orient le duc de Luynes (1802-1867), un des grands mécènes de son temps. De ce périple, le marin ramène une petite centaine de clichés qui seront publiés dix années plus tard<sup>907</sup>. Accompagnant en France en 1863 l'ambassade dépêchée en France par l'empereur d'Annam, Tu-Duc, le LV Rieunier emporte de son escale égyptienne des dizaines de clichés dont un provient d'un atelier local, tenu par un Européen<sup>908</sup>. Toute cette production photographique, bien sûr, n'est pas d'une extrême qualité esthétique. Composé en 1883 et 1884, l'album de photographies illustrant la « campagne du *Marengo* en escadre d'évolutions » rassemble une cinquantaine de clichés des ports visités où ont été associées quelques cartes postales érotico-orientalistes dont l'inévitable « Zora la

<sup>903</sup> François Robichon, *Jean-Charles Langlois. La photographie, la peinture, la guerre. Correspondance inédite de Crimée*, Nîmes, 1992 ; Ouv. collectif, *Crimée : premiers reportages de guerre, Catalogue de l'exposition au musée des Invalides*, Paris, 1994 ; Paul Kerr, *The Crimean War*, Londres, Channel 4 Books, 1997 ; Musée des Beaux-Arts de Caen, *Jean-Charles Langlois 1789-1870. Le spectacle de l'Histoire*, Somogy, Éditions d'Art-Musée des Beaux-Arts, Caen, 2005, p. 147-162

<sup>904</sup> B. Corre, *Marines (...)*, *op. cit.*, p. 42-43.

<sup>905</sup> Fiche de la vente de l'album de la Frégate *La Magicienne*, mis en vente par Gros & Delettrez en mars 2017. Le détail des clichés est donné sur le site de ces commissaires-priseurs et aux pages 99-100 du catalogue de la vente dont l'édition en ligne est disponible. <http://www.gros-delettrez.com/html/fiche.jsp?id=6844463&np=1&lng=fr&npp=100&ordre=2&aff=&r=>, <http://catalogue.gazette-drouot.com/pdf/1/81325/cat.livres+photos-orient-web.pdf?id=81325&cp=1>.

<sup>906</sup> M. Chomette et P. - M. Richard, *Paul-Émile Miot (...)*, *op. cit.*; <http://heritage.bnf.fr/bibliothequesorient/fr/louis-vignes-1831-1896>.

<sup>907</sup> Outre la référence biographique que donne Sylvie Aubenas dans la notice électronique ci-dessus citée, on pourra consulter la monographie que Pierre Tyl a consacrée à ce voyage savant : Pierre Tyl, *Le voyage du duc de Luynes, photographies de Louis Vignes*, 1980 ; G. Feyler, « Contribution (...) », art. cité, p. 1019-1047 et plus particulièrement la page 1033.

<sup>908</sup> [http://www.mediatheque-patrimoine.culture.gouv.fr/gallery/visite\\_bonfils.html#bonfils\\_1](http://www.mediatheque-patrimoine.culture.gouv.fr/gallery/visite_bonfils.html#bonfils_1)

mauresque<sup>909</sup> ». Par leur banalité même et leur médiocrité, ces vues d'Alger, de la Goulette et d'Oran, de Lisbonne et de Tunis, que rassemble un des EV de l'escadre, disent bien ce que furent tant et tant de permissions et d'excursions navales sous la III<sup>e</sup> République<sup>910</sup> : des sorties touristiques dans les mêmes hauts lieux de la mémoire nationale (Ajaccio) et de l'orientalisme éventé que fréquentaient les touristes de leur temps. Pour le plus grand nombre des officiers, le plaisir des descentes « honorables » est bien purement récréatif. Parfois, ce tourisme prend l'allure de pérégrinations savantes, où s'illustrent les médecins de marine et les hydrographes.

### 1. 2. 2. Loisirs savants ou sciences navales ?

Héritiers des traditions encyclopédiques des Lumières, ces deux groupes cherchent, en effet, à satisfaire leur curiosité savante et à nourrir de faits et de matériaux divers leurs recherches, ordinairement médicales, archéologiques ou naturalistes<sup>911</sup>. Outre le plaisir d'une belle randonnée et d'une escapade, ces spécialistes en ramènent des savoirs ou des matériaux « utiles ». Détaché devant Tripoli en 1833, le médecin de l'*Eclipse* parcourt la ville et ses jardins proches, cherchant sans doute à compléter sa boîte à pharmacie en ramassant des « simples ». Durant ses longues promenades, cet officier de santé rencontre plusieurs groupes confessionnels et nationaux qu'il décrit longuement : les Maures, qui lui font bon accueil, les « Nègres », les Juifs aux « aux maisons sales, dégoutantes », les Maltais enfin, qui forment la première nation européenne du pays<sup>912</sup>. Une dizaine d'années auparavant, le chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Reynaud avait décrit le paysage de Cos, la patrie d'Hippocrate. Son rapport comportait, en outre, quelques indications sur les collections anatomiques vues en Espagne ou qui lui avaient été signalées en Italie. Autant de curiosités savantes sans doute partagées par les membres du conseil de santé de Toulon qui lisent et jugent son travail<sup>913</sup>. Tout au long du journal privé, qu'il tient durant la guerre de Crimée en mer Méditerranée comme en mer Noire, le chirurgien Victorien Vannaire signale avec ravissement ses bonnes fortunes savantes soit en herborisant soit en dénichant une belle antiquité, une frise ou une inscription<sup>914</sup>. Navré par le saccage des ports de la mer Noire dont s'emparent les Alliés en 1855, le médecin major de la frégate *Montézuma* évoque les trésors antiques détruits ou pillés par les

---

<sup>909</sup> SHD-V-M, MS 156, « Campagne du *Marengo*. Album photographique en escadre d'évolutions de la Méditerranée (septembre 1883-Août 1884) ». À titre de comparaison : Christelle Taraud, *Femmes orientales dans la photographie coloniale, 1860-1910*, Paris, Albin Michel, 2003 ; <http://musea.fr/exhibits/show/femmes-orientales-carte-postal/presentation>.

<sup>910</sup> SHD-V-M, MS 156, « Campagne du *Marengo* en escadre d'évolutions de la Méditerranée, Septembre 1883-Août 1884 ».

<sup>911</sup> Le médecin de première classe Paul Talairach se rend à Baalbek, dont il ne parle pas dans son rapport, mais semble avoir suivi de près les travaux de l'archéologue Hensey sur la Macédoine.

<sup>912</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 36, Léon Lagrèze, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Rapport de campagne en Afrique du Nord (Tripoli de Barbarie), 27 juillet 1833.

<sup>913</sup> *Ibidem*, n° 8, Auguste Reynaud, « Journal des campagnes du transport le *Dromadaire* depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1823 jusqu'au 6 août 1824 », 21 août 1824.

<sup>914</sup> R. Renard-Foultier, *Transcription et notes d'érudition (...)*, *op. cit.*, p. 89-90.

matelots et les soldats<sup>915</sup>. Durant toutes ses navigations et ses escales, le même ne cesse de se réjouir de ses promenades solitaires lui permettant d'herboriser, de collecter des insectes et de visiter des monuments rares, antiques ou modernes<sup>916</sup>. Quand ils le peuvent, les hydrographes partagent des plaisirs savants de la même eau. Parvenant à Trébizonde en 1820, les officiers de la *Chevrette*, sont admirablement reçus par le consul de France. Heureux de voir le pavillon national flotter sur les eaux russes, ce dernier facilite le travail de l'enseigne de vaisseau d'Urville, constituant alors un herbier des côtes de la mer Noire, succédant à ceux rassemblés à Toulon puis à Santorin<sup>917</sup>. Ces loisirs érudits et naturalistes ne sont nullement réservés aux hydrographes comme aux officiers de santé.

Jusqu'au milieu du siècle dernier, la constitution d'un herbier ou d'une collection de papillons fait partie de l'éducation d'une jeune personne distinguée. La botanique comme l'entomologie ou la minéralogie associent la curiosité, entretiennent la sociabilité et permettent de garder la mémoire savante et cordiale des excursions et des voyages passés. Tenir un herbier demeure une habitude fréquente parmi les officiers dont beaucoup, soulageant ainsi leur esprit et leur corps de semaines de promiscuité imposée, peuvent associer à la joie de la randonnée solitaire, le plaisir du naturaliste et la passion du collectionneur<sup>918</sup>. Ces oisivetés savantes ont laissé quelques traces épistolaires et matérielles. Décédé en 1859 à 48 ans, le CF Antoine Dubreuil Hélicon de la Guéronnière laisse inachevé un herbier constitué de 1 547 plantes cueillies au Levant comme sur les rives européennes et caucasiennes de la mer Noire et que son oncle fit déposer au musée de Poitiers<sup>919</sup>. Leur estime des gens de mer comme leur conscience de la fragilité du patrimoine nautique local mènent des officiers de marine à se lancer dans l'archéologie navale, souvent descriptive parfois ethnologique. Ayant participé à la prise de Sfax (1881), le commandant Hennique se prend de passion pour les techniques des pêcheurs dans les eaux tunisiennes, particulièrement méridionales, dont il décrit les pratiques, les navires et les instruments dans un livre qui est, aujourd'hui, la bible des ethno-archéologues du littoral tunisien<sup>920</sup>.

Ordinairement, les pérégrinations terrestres des officiers de marine sont de courte durée et se bornent aux territoires insulaires (Délès, Santorin), portuaires (Smyrne) comme à la frange littorale du pays. La découverte de l'intérieur d'un pays se heurte tout d'abord aux conditions hydrographiques et politiques. Le kidnapping et le « brigandage » sont assez avérés dans la Grèce ottonienne, mais également dans l'Albanie hamidienne pour inspirer une prudente réserve aux

<sup>915</sup> Charles Coquerel à son frère Athanase, 12 juin 1855, COQUEREL, p. 191

<sup>916</sup> Le même à sa mère, 21 mai 1855, *ibidem*, p. 184-185.

<sup>917</sup> M. D'Urville, « Seconde relation (...) », art. cité, p. 164-165 ; Auguste Chevalier, « Travaux botaniques de Dumont d'Urville », *Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale*, 31<sup>e</sup> année, bulletin n° 339-340, Dossier thématique, « Au souvenir de l'Amiral J. Dumont d'Urville », sous la direction de Auguste Chevalier. Janvier-Février 1951, p. 20-36.

<sup>918</sup> F. Abdelouahab et al., *Carnets (...), op. cit.*, p. 89-101.

<sup>919</sup> Sa collection s'y trouve toujours. Extrait de la *Revue des Provinces de l'Ouest*, 1858-1859, cité dans [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_dubreuil\\_antoine.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_dubreuil_antoine.htm)

<sup>920</sup> Arthur Hennique, *Caboteurs et pêcheurs de la côte de Tunisie en 1882*, Paris, Berger-Levrault, 1884 ; E. Rieth, « Les plans de bateaux traditionnels méditerranéens (1890-1901) du fonds Balsen, conservé à la chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, première partie », *Neptunia*, 294, juin 2019, note 3 p. 15.

marins-touristes. Nul n'ignore que l'on ne s'écarte pas des grands ports de la Tripolitaine ottomane et du Maroc pré-colonial si l'on ne dispose d'une forte escorte ou de puissantes amitiés locales. Quand il se rend en 1877 dans l'intérieur du Maroc, le médecin de 1<sup>ère</sup> classe Décugis accompagne le ministre de France invité à se rendre à Fez comme à Meknès<sup>921</sup>. En Méditerranée arabomusulmane, les fleuves, hormis le Nil, sont enfin trop courts et de débit trop aléatoire pour les remonter au-delà de quelques dizaines de kilomètres. En ce sens, l'enlèvement de l'obélisque de Louxor est une entreprise exceptionnelle<sup>922</sup>. Ne perdons pas de vue l'essentiel. Le navire de guerre est une caserne flottante. Les obligations de service se prêtent donc mal au détachement des états-majors loin des côtes où sont concentrés, en outre, les principaux enjeux humanitaires, politiques et commerciaux. Le commandant d'un navire, plus encore son second, chargé du ravitaillement et de la discipline, les officiers de santé enfin sont attachés au navire dont ils ne peuvent longtemps s'éloigner. Une plus grande liberté est certes accordée aux aspirants comme aux officiers les plus jeunes, mais la nécessité de reprendre la mer à tout moment, les corvées des croisières postales et diplomatiques, la tyrannie croissante des instructions télégraphiques limitent ordinairement le rayon de leurs excursions à quelques kilomètres du port de relâche. Ordinairement, mais pas toujours.

### **1. 2. 3. Les missions semi-diplomatiques : de courtes échappées belles proche-orientales et balkaniques**

La présence à terre d'un état-major naval n'est pas une chose anodine dans un territoire non-européen, mais relève soit d'une démonstration de puissance — ainsi en Algérie — soit de la diplomatie d'influence — ainsi au Proche-Orient comme en Tunisie pré-coloniale. Organiser dans l'intérieur un déplacement d'une certaine ampleur et d'une certaine durée est une manière simple de rappeler la proximité de la France et la longueur de son bras. Venu saluer en juin 1847 le départ du maréchal Bugeaud (1784-1849) dont le temps de commandement en Algérie s'achève, le prince de Joinville, alors commandant en chef de l'escadre, entend profiter du « séjour de l'escadre à Alger pour faire une excursion à la frontière du désert<sup>923</sup> ». Touristique d'allure, le déplacement de Joinville n'est pas dénué d'une certaine dimension politique. Frère cadet du duc d'Aumale, présent jeune officier au siège de Constantine, Joinville sait bien les liens étroits qui unissent sa Maison à la conquête de l'ancienne régence. Après s'être rendu à Médéah « afin de visiter ces lieux témoins de tant de combats où souvent les miens avaient pris une part glorieuse », François d'Orléans parvient à Boghar où des « milliers d'Arabes accourus de tous côtés », auxquels se joignent les Ouled-Naïls, viennent « rendre hommage en ma personne au fils du Sultan », avec force fantasias et « you-you assourdissants ». Assez bref, ce voyage d'agrément semi-touristique lui permet aussi de rencontrer

<sup>921</sup> La narration manuscrite se trouve à Vincennes : SHD-V-M, MS 106, M. Décugis, « Relation d'un voyage dans l'intérieur du Maroc » (1877). Non consulté.

<sup>922</sup> SHD-V-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), Chirurgien de marine Justin Angelin, « Rapport médical du voyage dans la Basse et Haute Égypte par l'allège de l'État le *Luxor* commandée par M. Verninac de Saint-Maur (LV) pendant les années 1831, 1832 et 1833, et sur le cholera-morbus qui a régné épisodiquement dans la Thébàide durant les mois de septembre et d'octobre 1831 », 11 mars 1833.

<sup>923</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 148.

les étoiles montantes de l'armée d'Afrique<sup>924</sup>. En Orient, la venue d'un état-major naval ne se fait pas sans un certain décorum autant pour honorer les autorités locales, ottomanes ou khédivales, que pour « montrer la grandeur » nationale et rivaliser avec d'autres caravanes militaires et navales qui, britanniques, autrichiennes, piémontaises ou russes, arpentent les mêmes territoires.

#### **a. Visiter les hauts-lieux proche-orientaux de la chrétienté catholique**

Une fois la station du Levant rétablie, les marins visitent les « Saints-Lieux ». Il s'agit ici, deux décennies après l'expédition d'Égypte, de manifester la persistante protection de la France sur les chrétiens d'Orient et le retour de la Marine au Proche-Orient. À la fin de l'été 1818, escortés par quelques matelots, le commandant de l'*Espérance* et son état-major se rendent en grand arroi à Jérusalem. Une fois la Ville Sainte parcourue, la petite troupe, précédée par un interprète, le dragoman et le janissaire du couvent des Pères de la Terre Sainte de Jérusalem, se rend à Bethléem, dont le CV Grivel (1778-1869) décrit, à grands traits admiratifs, la population alors toute chrétienne et arabe<sup>925</sup>. Éclatant succès dès la décennie 1840, l'essor des écoles missionnaires françaises et francophones banalise les tournées navales en Terre Sainte dont on attend qu'elles renforcent le crédit local des religieux latins. Rien ici de bien singulier<sup>926</sup>. Loin d'être toutefois un privilège français, la « visite de la Terre Sainte » est, en effet, commune aux forces navales européennes stationnant dans les eaux proche-orientales<sup>927</sup>. Dans ces conditions, la diplomatie d'influence et le tourisme sont parfois difficiles à distinguer dans ces « promenades ». Au début des années 1830, les excursions que mène au Liban le LV lord Clarence Paget (1811-1895) relèvent autant du tourisme mondain, dont la célèbre lady Stanhope (1776-1839) est une des attractions, que du voyage d'apprentissage politique dont bénéficie cet aristocrate, futur commandant du *Malta Squadron*. Les clichés de l'album de photographies de la *Magicienne* montrent le couvent jésuite de Ghazir à 30 km de Beyrouth en plein pays maronite, mais aussi trois sites palestiniens dont la visite relève du tourisme savant : Jérusalem, le Jourdain et la mosquée d'Omar<sup>928</sup>.

Les conditions politiques et nautiques déterminent la fréquence et la saison des caravanes navales au Proche-Orient. Pour mener à bon terme la visite de Jérusalem et de la Palestine chrétienne, plusieurs journées sont nécessaires ce qui suppose de laisser le ou les croiseurs dans le port de Jaffa, dont le mouillage est « mauvais et peu sûr, pendant l'hiver, quand soufflent les vents

---

<sup>924</sup> *Ibidem*, p. 149.

<sup>925</sup> SHD-V-M, BB 4-406, CV Grivel au ministre de la Marine, Pierre-Barthélémy Portal, 19 janvier 1819. Le récit de ce voyage se trouve publié dans les *Annales Maritimes et Coloniales* (II<sup>e</sup> partie, 1819) sous le titre « Souvenirs de Jérusalem ».

<sup>926</sup> SHD-V-M, BB 4-1025, L 5, « Notice sur les ressources militaires de la Syrie », 30 septembre 1852.

<sup>927</sup> Amiral Sir Cyprian Bridge, *Some recollections*, Londres, John Murray, 1919 p. 197-198.

<sup>928</sup> Aucune indication ne permet de préciser la durée de ce périple, mais ordinairement le « voyage naval » à Jérusalem durait une petite semaine.

Fiche de la vente de l'album de la frégate *La Magicienne*, mis en vente par Gros & Delettretz en mars 2017.<http://catalogue.gazette-drouot.com/pdf/1/81325/cat.livres+photos-orient-web.pdf?id=81325&cp=1>.

qui amènent une grosse houle du large et un courant portant au nord »<sup>929</sup>. Généralement décidée l'été, l'excursion est également liée aux conditions diplomatiques et politiques locales. Soit le calme international et confessionnel facilite une promenade toute touristique, soit il s'agit de marquer les esprits en montrant ostensiblement des uniformes français. Ainsi en 1855, la visite des hauts lieux de la chrétienté de Terre Sainte par les officiers du *Mercure* entend combattre les rumeurs xénophobes et russophiles alimentées par la guerre d'Orient<sup>930</sup>. Les grandes souffrances qu'endurent les Maronites en 1841, puis en 1845 et surtout en 1860 sont d'autres occasions de montrer les villages de l'intérieur de la Palestine arabe et chrétienne aux états-majors des vaisseaux croisant dans les eaux syro-libanaises. Il s'agit aussi d'annuler l'impression que produit la visite des mêmes lieux par des états-majors britanniques. Après avoir visité le khan français de Saïda (Sidon) fin septembre 1860, le commandant du *Redoutable* se rend en Palestine avec son état-major. Ayant rallié Jérusalem, quinze officiers et aspirants, escortés par deux quartiers-maîtres et six matelots, ostensiblement armés, sont reçus par les autorités locales, et visitent les lieux les plus notables de la chrétienté catholique, avant de se rendre en Galilée. Le parti retourne à Beyrouth en octobre, après avoir rencontré quelques dignitaires et notables musulmans et chrétiens, sédentaires et bédouins<sup>931</sup>. Fin novembre, alors qu'une fraction des forces du général d'Hautpoul, déployées dans la Montagne, rétrograde vers la côte, le CA Jéhenne organise une seconde visite du sud de la Syrie. Il s'agit d'y confirmer l'engagement de la France dans la question libanaise aux côtés des Maronites. Par bordée, tout l'équipage du *Donawerth*, le dernier grand bâtiment européen déployé au Levant, visite le monastère du Mont Carmel et se rend à Jérusalem<sup>932</sup>. Alors que la France rapatrie l'armée d'Hautpoul durant l'été 1861, la Marine organise de nouvelles chevauchées dont l'objet est de frapper les esprits des notables et des autorités :

« Nous étions les premiers officiers français allant dans l'intérieur depuis le départ des troupes », écrit à son père Charles Coquerel, à la fin du mois de juillet 1861, « et l'amiral nous avait commandé de lui faire un rapport sur l'état des populations. Un ennui a été de faire la route en uniformes et armés. L'amiral y tenait. Nous avons donc chacun un sabre et un revolver, et lorsque nous passions dans un village, notre cavalcade produisait un certain effet. Nous étions deux officiers du bord, un officier suédois au service de la France, un matelot que nous avons choisi parmi les plus solides du bord. Notre guide et drogman, Halil-Chantire marchait en tête. Derrière venaient sur des mulets ou des ânes, le cuisinier en chef et quatre ou cinq moukères<sup>933</sup> ».

À la fin du siècle, la compétition opposant les nations latines et catholiques mais également le Second Reich à la France enveloppent les caravanes navales européennes d'une rivalité sourde. Menée par le contre-amiral Alquier (1831-1906), commandant de 1886 à 1889 une des divisions de

<sup>929</sup> B. Girard, « Souvenirs d'une campagne dans le Levant. Les côtes de la Syrie et de l'Asie mineure », *Revue Maritime et coloniale*, t. 80, 1884, p. 58.

<sup>930</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45/11, Cahiers manuscrits du journal d'un voyage en Terre Sainte faite sur le brick *Le Mercure* en 1855, 1855.

<sup>931</sup> SHD-V-M, BB 4-784, Commandant du *Redoutable*, au CA Jéhenne, 12 octobre 1860.

<sup>932</sup> *Idem*, CA Jéhenne au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 24 novembre 1860.

<sup>933</sup> COQUEREL, p. 274.

l'escadre, une forte troupe rassemblant 53 officiers, l'aumônier du navire-amiral et 120 matelots se rend de Jaffa à Jérusalem le 21 septembre. Suivant un rituel bien réglé où les communautés religieuses françaises, les autorités militaires et le patriarche latin tiennent leur place<sup>934</sup>, la caravane, que le CA Alquier désigne comme « un pèlerinage militaire », retourne sur Jaffa ayant fait ce qu'elle devait pour manifester « la sollicitude de notre nation pour la protection des Saints-Lieux » et soutenir « l'influence française » dans un diocèse où toute concession foncière d'importance est un enjeu diplomatique<sup>935</sup>.

### **b. Calmer les ardeurs des « rois de la montagne » balkaniques et goûter le charme d'un Orient non encore frelaté**

Dans une mesure moindre, le Monténégro, la Crète et l'Albanie sont également l'objet de ces visites en grand arroi que mènent tantôt les Britanniques, tantôt les Français, ici pour calmer les velléités belliqueuses de chefs montagnards, là pour encourager discrètement un leader chrétien. Stationnant en Méditerranée de la fin des années 1830 à 1845, lord Clarence Paget, commandant *l'Aigle*, un vaisseau rasé en frégate, est envoyé au Monténégro par l'ambassadeur à Constantinople, lord Stratford Canning, pour mettre fin aux raids comme aux atrocités incessantes commises de part et d'autre des marches albano-monténégrines :

« Je jetai l'ancre dans les bouches du Kotor », se souvient Paget vingt années plus tard, « et me rendis à cheval par la route escarpée menant au territoire du Monténégro. Arrivant à la frontière, je fus escorté durant une longue journée par une bande de coupeurs de gorge qui me menèrent à la capitale. À quelque distance du bourg, le prince lui-même galopa avec son escorte pour me rejoindre. Il promit chaudement de se tenir bien et, pendant quelque temps, une trêve régna entre lui et les Turcs<sup>936</sup>».

Appelé en 1858 à croiser au large de la Dalmatie pour appuyer l'indépendance monténégrine et précipiter le retour au calme de cette principauté ruritanienne avec l'empire ottoman, le CA Edmond Jurien de La Gravière se rend dans la capitale monténégrine qu'il atteint au terme d'une assez longue chevauchée : « On dirait des cirques autour desquels se dresse un amphithéâtre de collines. (...) Le palais du prince se déploie dans la plaine avec son enceinte crénelée qui lui prête de loin le pittoresque aspect d'un manoir féodal<sup>937</sup> ». Un demi-siècle plus tard, le règlement négocié de la guerre civile crétoise, opposant chrétiens et musulmans, amène les officiers supérieurs et généraux des forces internationales à des déplacements dans l'arrière-pays. Chargé de la division navale britannique en 1897-1898, l'amiral sir Robert Hastings Harris arpente non seulement le littoral où

<sup>934</sup> Outre les tableaux de l'époque moderne montrant de tels cortèges, le protocole entourant l'entrée officielle en fonctions du consul de France à Jérusalem donne une idée de jeu de rôles. <https://www.youtube.com/watch?v=H68gNDeDOG0>.

<sup>935</sup> Léon Renard, *Carnet de l'Officier de Marine pour 1890*, Paris, Berger-Levrault, 1890, p. 18.

<sup>936</sup> A. Otway, *Autobiography of Admiral Lord Clarence E. Paget (...)*, *op. cit.*, p. 74.

<sup>937</sup> Amiral E. Jurien de la Gravière, « Les missions extérieures du Monténégro », *La Revue des Deux Mondes*, t. 93, n° 3, Avril 1872, p. 583. Texte disponible sur la Toile : <https://www.revuedesdeuxmondes.fr/article-revue/la-delimitation-du-montenegro/>

les fuyards musulmans s'entassent, mais connaît bien l'arrière-pays dont ce grand marcheur et chasseur décrit la faune et les paysages<sup>938</sup>.

Jusqu'aux dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, le voyage dans les Balkans comme au Proche-Orient ne manque pas d'allure et ne laisse pas les marins indifférents. L'organisation des bivouacs, la rencontre des bergers et des caravanes, la compagnie des Turcs et des Arabes chrétiens, enveloppent alors leurs récits de tous les habits de l'orientalisme littéraire et pictural du temps. Le *Pèlerinage de Paris à Jérusalem* (1811) n'accompagne-t-il pas ces voyageurs des premières décennies du siècle, avant que d'autres grands artistes — Lamartine — ne renouvellent ce genre littéraire<sup>939</sup> ? Le journal que rédige le commandant Gicquel des Touches en 1855 possède quelques beaux paragraphes qui évoquent également, mais de loin, les pages que Dumas consacre aux chemins andalous comme à leurs (invisibles) larrons. Ayant dispersé une bande de coupeurs de route, sans doute des irréguliers mal payés, la caravane de Gicquel des Touches s'arrête « près d'un puits improprement nommé le puits de Job », situé au pied même d'une montagne. Une fois le souper pris, la marche reprend en pleine nuit « dans un lit de torrent, situé entre deux collines couvertes d'oliviers, les pieds des chevaux grim pant péniblement cette gorge rocailleuse et la lune cachée (...) ne nous laissait qu'une clarté douteuse<sup>940</sup> ». Jusqu'à la fin du Second empire, les missions dans l'arrière-pays albanais, monténégrins et grec sont également enveloppées d'une atmosphère balkanissime où apparaissent, ici, les bachi-bouzouks, et là, les rois de la montagne, et presque partout des bourgs miséreux et enfumés. Écrivain doué, le vice-amiral Jurien de La Gravière décrit ainsi la garde d'honneur qui l'accueillit devant Cettigné en 1858 :

« Un groupe de cavaliers partit à fond de train des abords du palais et s'avança comme un tourbillon à notre rencontre. Jamais troupe plus brillante ne s'était offerte à nos regards. On eût dit Sobieski venant au-devant de l'empereur d'Autriche. Le roi de Pologne avait probablement un cortège plus nombreux ; on n'eut point vu à sa suite de plus beaux dolmans brodés d'or, de plus riches bonnets garnis de martre noire<sup>941</sup> ».

À la fin du siècle, la constitution des premiers réseaux ferroviaires nord-africains, balkaniques et proche-orientaux permet d'étendre à plusieurs dizaines de kilomètres des ports les périple baltaniques d'antan. Invités par les agents de la compagnie de chemin de fer de la ligne Salonique-Mitrovitza (Kosovo) à se joindre à eux pour une tournée d'inspection, deux EV du *Latouche-Treville* sont alors frappés de leur périple par la grande détermination ottomane et la forte présence « touristique » allemande. Les excursions dans l'arrière-pays perdent en outre une grande partie de leur charme d'antan avec les routes carrossables et le train. Venu en train de Jaffa avec son état-major, l'amiral Daveluy, alors commandant du stationnaire de Crète, entreprend un bref et

<sup>938</sup> Amiral Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral* (...), op. cit., p. 267-268.

<sup>939</sup> Cne G... (CV Grivel), « Souvenirs de Jérusalem », *Annales Maritimes et Coloniales*, II<sup>e</sup> partie, 1819, p. 634-638.

<sup>940</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45/11, Cahiers manuscrits du journal d'un voyage en Terre Sainte faite sur le brick le *Mercur* en 1855, 1855.

<sup>941</sup> Amiral Jurien de La Gravière, « Les Missions extérieures de la Marine. II. Délimitations du Monténégro », *Revue des Deux Mondes*, 2<sup>e</sup> période, t. 98, Avril 1872, p. 584. [https://fr.wikisource.org/wiki/Les\\_Missions\\_extérieures\\_de\\_la\\_Marine/02](https://fr.wikisource.org/wiki/Les_Missions_extérieures_de_la_Marine/02)

décevant pèlerinage à Jérusalem, dont il ramène un affreux rhume, et le souvenir d'une « région accidentée, absolument stérile et désertique » et dont les hauts lieux bibliques laissent de marbre ce libre-penseur picard<sup>942</sup>. Ce sont alors, et toujours, les terres difficilement accessibles — ainsi le Maroc que découvre Pierre Loti en 1885 — qui incarnent l'Orient « orientalissime » que les rivalités commerciales européennes comme la modernité industrielle effacent au Levant<sup>943</sup>.

## 2. Le « Gaillard d'Avant » : une expérience méditerranéenne largement indéchiffrable

Comme leurs officiers, les personnels des navires de guerre ont eu, au hasard des escales et des missions à terre, l'occasion de voir de près des territoires côtiers et portuaires méditerranéens, occidentaux et levantins, et de les arpenter. Leur degré d'étonnement dépend tout d'abord, de leur expérience passée soit des mondes lointains soit de la Méditerranée maritime. Des baharias algériens ou tunisiens se trouvent chez eux dans tous les ports arabes et levantins dont les souks, les appels à la prière, les étals de viande leur rappellent Alger, Sfax ou La Goulette. Les Languedociens, les Provençaux et les Corses sont bien également presque « chez eux » à Gênes, à Naples comme à Barcelone. Dans les rues et les places de ces ports, les gens du Midi retrouvent les mets et les odeurs familières de leur enfance, mais aussi « leurs » cieus, « leurs » églises et parfois « leurs » jeux. Une carte postale datant de la Grande Guerre montre des marins français se livrer dans les eaux grecques à des joutes nautiques, qui sont fort populaires dans tout le midi languedocien, particulièrement à Sète. S'agissait-il alors de célébrer « la Saint-Louis », que l'on fête dans les ports fluviaux, lagunaires et maritimes du Languedoc<sup>944</sup> ? Si les villes de l'Afrique du Nord et du Levant, ne sont certes pas provençales ou siciliennes, leurs odeurs comme leurs couleurs sont encore familières aux Méridionaux. L'uniformisation alimentaire, vestimentaire et urbaine des villes méditerranéennes permet en outre de « s'y retrouver » assez vite, quand il s'agit de boire l'absinthe au Pirée, à Naples comme à Alger, ou de se promener dans ces ports. La misère y entretient les mêmes maux sociaux, alimentant les quartiers réservés des mêmes esclaves dont les corps dénudés peuplent les mêmes cartes postales obscènes<sup>945</sup>. Pour les recrues ponantaises, les conscrits et les engagés volontaires venus de l'intérieur, les ciels méridionaux éclatants et venteux l'hiver, mais écrasés de chaleur l'été, les vins doux de Samos, les mézés et les boulettes de viande rôties des mercantis libanais sont en revanche des surprises. Une fois cet étonnement passé, les permissionnaires de toutes les provinces retrouvent à Naples comme à La Goulette ce que les rues populaires et crapuleuses de Port-au-France, de Lorient et de Toulon peuvent offrir à des matelots courant leur bordée et sans grands moyens pécuniaires.

<sup>942</sup> DAVELUY, II, p. 429.

<sup>943</sup> Abdeslem Krinah, *Image(s) française (s) du Maroc avant le Protectorat (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, thèse de Littérature, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, sous la dir. de Christian Petr, Année universitaire 2015-2016, p.230-268.

<sup>944</sup> Repérée en novembre 2017 par notre ami et collègue Philippe Monbrun sur un site de vente en ligne spécialisé dans les cartes postales, cette photographie non datée donne à voir une joute dans les eaux grecques quand le cuirassé *Verniaud*, nommé sur le cliché, croisait en Méditerranée orientale. La chronologie des missions de ce bâtiment donne à penser que le cliché fut pris soit en 1916 soit en 1917. Coll. personnelle.

<sup>945</sup> <http://musea.fr/exhibits/show/femmes-orientales-carte-postal/presentation>.

Comment recomposer cette expérience des mondes méditerranéens par les matelots de l'État, alors que les sources directes et disponibles sont rares ? Non seulement les écrits du for privé publiés se comptent sur les doigts d'une main, mais les correspondances comme les journaux préservés dans les archives publiques sont peu nombreux. Faut-il voir dans ce silence presque général, l'ordinaire pudeur des classes populaires des siècles passés et leur malaise devant l'écrit ? Faut-il invoquer le recrutement des matelots dialectisants, tardivement et peu scolarisés ? Doit-on tout simplement conclure, à la lecture des travaux des enquêtes ethnologiques récentes, à l'indifférence supposée des marins pour les mondes portuaires qu'ils entraperçoivent et qui ne sont ni leur patrie ni leur maison<sup>946</sup> ? La pauvreté des traces archivistiques est-elle une affaire de transmission des écrits et des documents laissés à leurs familles par les officiers marinières et les matelots ?

Les autres matériels que les marins de l'État ont laissés — les chansons, de rares ex-voto, les peintures, les objets d'artisanat comme les tatouages — sont également de bien pauvres sources pour reconstituer leurs expériences des mondes méditerranéens. Les chansons composées au premier XIX<sup>e</sup> siècle parlent beaucoup du pays natal, des « filles de Toulon » et des « gaillardes gentilles<sup>947</sup> », leurs paroles ne disent presque rien en revanche des villes et des populations rencontrées. Quand elles évoquent l'outre-mer méditerranéen, les chansons exaltent les grands faits d'armes - Alger et Navarin -, non sans vanter les amiraux les mieux aimés ou les plus craints, tel l'amiral Baudin. Sur l'Afrique du Nord ou l'Orient, la moisson d'images est quasi nulle<sup>948</sup> :

« Voyez à Navarin  
 Quel coup de main  
 Quel beau fait d'arme  
 Refrain : Vive les Marins  
 (..)  
 Alger a pu nous voir  
 Faire notre devoir  
 (...)  
 Eh ! Quoi ! Des Bédouins  
 Amis, aurions nous à nous plaindre  
 Sans demander raison  
 Refrain :  
 A Lisbonne, Don Miguel  
 Fait un appel

<sup>946</sup> Maurice Duval, *Ni morts, ni vivants : Marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Presses Universitaires de France, 1998, p. 30-31.

<sup>947</sup> L'air des « Filles de Toulon », magnifique chanson provençale, accompagne une chanson à la gloire de Duperré, sans doute après la mort de l'amiral en 1846.

G. de La Landelle, *Poèmes et chants marins*, Paris, Dentu, 1865, p. 159-163 ; A. Rampal, *Les stations navales (...)*, op. cit, p. 249 ; [http://jcautran.free.fr/provençal/textes\\_provençaux.html](http://jcautran.free.fr/provençal/textes_provençaux.html).

<sup>948</sup> R. Thuilier, *Recueil de chansons nouvelles et inédites*, Alger, 1859, p. 12-14.

À notre courage  
 (...)
   
Mogador et Tanger
   
Ont pu voir leur ville en danger
   
Il [L'amiral Baudin] était toujours là
   
Nous conduisant à la victoire
   
Sous un tel amiral
   
Perdre la vie, ça m'est égal »

Au début du siècle, un album de chansons composées ou transcrites par un marin détaché en Guyane donne bien peu de matériaux sur l'outre-mer. Les thèmes développés semblent en effet inspirés par une sous-culture colonialiste, bien plus que par l'expérience maritime<sup>949</sup>. La modestie des indices fournis par ces paroles sur l'imaginaire naval n'est pas propre à la marine française. Les chansons composées dans la marine pré-victorienne et victorienne louent les grandes figures de la *Navy* et les principaux faits d'armes tels le bombardement d'Alger du 27 août 1816, la bataille de Navarin et les combats livrés en mer Noire comme en mer d'Azov<sup>950</sup>. L'évocation de l'Autre se réduit à peu de choses en revanche. Dans une chanson exaltant la victoire britannique sur les Égyptiens contraints d'évacuer Saint-Jean d'Acre, deux vers parlent ainsi de ces derniers en des termes fort ... cavaliers :

« But What became of Mahmoud Bey ?  
 He mounted his horse and rode away »

Enfin l'exploitation historique des tatouages, si fréquents chez les marins et les troupes de marine, n'apporte, pour ainsi dire, rien sur les imaginaires personnels et collectifs. Puissants marqueurs générationnels, sociaux et communautaires, les tatouages suivent des formes et des codes, on le sait, très répétitifs, le crapuleux pornographique le disputant aux poncifs libertaires à quatre sous<sup>951</sup>. La peau d'un « moko » embarqué à la Belle Époque n'est certes pas l'album de

---

<sup>949</sup> Un album de chansons recopiées/manuscrites et illustré par un marin de la station de Guyane (1903). Cf. [http://jcautran.free.fr/archives\\_familiales/chansons/chansons\\_kerherve.html#28](http://jcautran.free.fr/archives_familiales/chansons/chansons_kerherve.html#28). On est donc bien à des antipodes de la richesse factuelle et culturelle des chansons de mineurs du Nord-Pas de Calais (on pense bien sûr à Jules Mousseron).

<sup>950</sup> La chanson navale britannique montre la même viduité. Interrogé par nous, le spécialiste français de cette question, notre collègue Youenn Le Prat, dit n'avoir trouvé qu'une poignée de matériaux sur le monde méditerranéen dans les chansons composées après 1815. Cf. Cyril Tawney, *Grey Funnel Lines. Traditional Song & Verse of the Royal Navy 1900-1970*, Routledge Library editions Folk Music, 1987.

<sup>951</sup> Jules Grouzer, « Tatoueurs et tatoués maritimes », *Archives d'anthropologie criminelle*, 9<sup>e</sup> année, 1894, p. 33-64 ; J. Herber, *Tatouages de soldats*, Bibliothèque de criminalistique, Lyon, 1933 ; Gilbert Buti, « Images sur soi, images de soi. Tatouages, tatoués et tatoueurs dans la marine en France (fin XVIII<sup>e</sup> siècle-début XX<sup>e</sup> siècle) », dans Sylviane Llinares (sous la dir. de), *Avec vue sur la mer*, 132<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Arles, 2007, 2011, p. 55-65 ; Jérôme Pierrat et Éric Guillon, *Les Gars de la marine : le tatouage de marin*, Clichy, Manufacture, 2018 ; <https://www.lesinrocks.com/2018/06/01/style/style/comment-les-marins-ont-ils-popularise-lart-du-tatouage-dans-le-monde-occidental>.

voyage d'une jeune fille de bonne famille ni l'antenne flottante du Louvre<sup>952</sup>. On peine à imaginer un Jean Gouin des années 1900 se faire tatouer un « Coucher de soleil sur le Pirée », à la manière de Poussin, tandis qu'un de ses camarades de gamelle, passionné d'art moderne, aurait demandé au tatoueur du bord ou du port d'orne sa poitrine d'une Levantine, mais... à la manière d'Ingres ou de Picasso<sup>953</sup>. Si l'on considère, en revanche, ce que les médecins et les archives du Commissariat ont conservé des goûts et des dégoûts alimentaires, il est possible de rassembler assez d'indices pour reconstituer une expérience sensorielle, alimentaire surtout.

## 2. 1. Une explication convenue, mais fausse dès le milieu du siècle : Mathurin illettré

Les autobiographies des chefs de la marine, bien des romans maritimes comme les essais sur l'éducation navale opposent à leurs officiers, purs produits d'une culture écrite et savante, les « mathurins » provençaux et bretons, dialectophones donc, simples et rudes travailleurs de la mer, plus ou moins analphabètes. Parlant mal le français, ignorant les codes comme les formes rhétoriques des écrits biographiques, ces hommes auraient traduit leurs impressions et leurs souvenirs par des chants et par toute une foule d'historiettes, de contes et de proverbes. Cette culture orale du « gaillard d'avant » aurait été toutefois perdue faute d'avoir été retranscrite. Cette perception d'un monde marin divisé strictement en deux sociétés, l'une francophone et savante, l'autre, largement celtophone ou dialectisante, toute d'oralité et de savoirs pratiques, est assez exacte jusqu'aux années 1830. Dès le milieu du siècle, ce clivage s'atténue sous l'effet des premières lois sur l'éducation primaire et des efforts éducatifs menés par la Marine.

### 2.1.1. L'écrit se généralise entre 1840 et 1860

Issus de l'Inscription maritime, du volontariat et plus rarement de la conscription, les personnels bretons, provençaux, languedociens, niçois et corses, qui forment, jusqu'à la fin du siècle, la majorité de marins de l'État, appartiennent aux régions métropolitaines les moins francophones et les moins alphabétisées. Associés fort jeunes aux travaux des gens de mer, très souvent leurs parents et leurs voisins, les jeunes marins pêcheurs perdent l'usage des rudiments de la langue française qu'ils ont pu apprendre l'hiver dans les écoles villageoises ou paroissiales, là où elles existent. Au fil des navigations, tout le travail se fait en effet en employant les parlers et les dialectes de leurs quartiers<sup>954</sup>. En 1846, le médecin de l'*Inflexible*, un des vaisseaux de l'escadre, signale 44 matelots soit 1/15<sup>ème</sup> des matelots du vaisseau, qui ne parlent pas le français ou fort mal.

<sup>952</sup> Mais les identités régionales ou portuaires peuvent se montrer par un haut lieu local : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/brest-29200/en-images-tatoues-ils-ont-brest-dans-la-peau-6940614>.

<sup>953</sup> Reste la fantaisie cinématographique. Que l'on pense à Jean Gabin, *alias* Enguerrand de Montignac, dans la scène des aveux du *Tatoué* (1968) qui n'est pas sans présenter de troublantes, mais sans doute inconscientes, analogies avec certaines (fortes) scènes de *Querelle de Brest*. Qu'on en juge : « Il était deux heures du matin, je suis entré au café du Dôme à Montparnasse, il régnait comme une démente. Alors y'a un type qui s'est approché de moi (sic) et qui m'a dit « je veux te tatouer une femme dans le dos », et je me suis couché sur le billard. (re-sic) Et ça n'est que vingt ans plus tard que j'ai appris que c'était Modigliani et que j'étais devenu un chef d'œuvre ! ».

<sup>954</sup> Si les lois Guizot de 1833 avaient organisé l'enseignement primaire, elles ne l'avaient pas rendu obligatoire.

La majorité sont des celtophones. Sur la frégate *Impétueuse*, présente au Levant en 1864, le commandant note la présence d'une quarantaine d'hommes, soit un homme sur douze, n'ayant pas reçu d'instruction élémentaire ou ayant oublié les rudiments scolaires<sup>955</sup>. Ces situations n'étonnent personne à bord où les officiers subalternes comme les quartiers-maîtres apprennent donc aux recrues dialectophones le sens des mots du commandement et des équipements. La seconde moitié du siècle voit reculer ces parlers provinciaux. Reculer, mais pas à pas et lentement. À la fin du siècle, l'acharnement talentueux de son instituteur, son intelligence comme ses dons littéraires permettent au pêcheur vendéen Paul-Émile Pajot (1873-1929) de maîtriser parfaitement le français écrit et ses codes rhétoriques<sup>956</sup>. Une telle réussite n'en est pas moins rarissime. Les marins issus de l'Inscription Maritime, particulièrement les Bretons, qui embarquent jeunes pour de longues saisons de pêche, peinent à maîtriser le français avant leur premier embarquement. En 1878, 14 % des inscrits embarquant pour la première fois ne savent encore ni lire ni écrire ; un cinquième d'entre eux ne savaient pas calculer en français<sup>957</sup>. En 1893, le CA Prouhet se plaint qu'un trop grand nombre d'inscrits « arrivent au service en ne parlant pas le français, et ne le comprenant même pas, notamment dans les quartiers d'Audierne, de Concarneau, de Lannion et de Roscoff<sup>958</sup> ». Étonné par cette situation, qu'il juge « humiliant(e) pour le pays et nuisible pour le service », le lecteur de ce rapport propose d'alerter les services de l'Instruction Publique<sup>959</sup>. Une fois embarqués, il est vrai, les dialectophones et les patoisants apprennent les rudiments du français, l'unique langue de commandement, et se familiarisent aussi avec une culture populaire « nationale ». En témoignent les airs d'opéra, entendus à Lorient, Brest ou Toulon, que chantent les permissionnaires, les chansonnettes comiques et patriotiques, mais également des airs anciens que l'on reprend aux heures de détente. Dans un roman naval d'Alexandre Bessot de Lamothe, le mousse Espérit, un galopin avignonnais des années 1880, fils et petit-fils de pêcheurs, n'a pas de plus grand plaisir que de claironner la « casquette du père Bugeaud » pour réveiller ses compagnons endormis. Inventée ou glanée par le romancier gardois, l'anecdote montre assez bien ce que peut signifier la culture populaire navale de la Belle Époque et qu'illustrent d'autres sources navales<sup>960</sup>. Dans un très long récit de sa croisière sur le *Seignelay*, commandé en 1875 par le CV Aube, le LV Lafontaine nomme les différentes chansons interprétées par les marins lors du passage de la Ligne : « Le pain du déshonneur », « Té t'en souviens, un soir au cimetière ! », « La terre, c'est bon à rien ». Aucun air régional n'est repris en revanche, les marins chantant exclusivement des airs d'opérette, des

---

<sup>955</sup> SHD-V-M, BB 4-831, CV A. de Marigny, « Rapport d'ensemble sur l'état de la frégate l'*Impétueuse* », 11 octobre 1864.

<sup>956</sup> <http://www.archives.vendee.fr/Connaitre-les-Archives/Actualites-archivées2/2016/L-aventure-litteraire-de-Paul-Emile-Pajot>.

<sup>957</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy* (...), *op. cit.*, p. 52 et n. 26 p. 374.

<sup>958</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, « Résumé des propositions formulées dans les rapports des commandants de l'escadre de réserve », Inspection Générale de 1893, 4 août 1893.

<sup>959</sup> *Ibidem*, CA Prouhet à l'amiral commandant l'escadre de Réserve, 4 septembre 1893.

<sup>960</sup> A. de Lamothe, *Espérit Cabassu*. (...), *op. cit.*, p. 35-36.

chansons de café-concert et les romances inspirées des nouvelles de Maupassant<sup>961</sup>. Pour autant, cette teinture de français et de culture urbaine qu'ils reçoivent durant leurs années d'embarquement ne fait pas d'un jeune gabier néerlandophone dunkerquois ni d'un calier bretonnant de Lannion des clercs dominant sans peine la langue nationale. La plupart des inscrits dialectophones maîtrisent aussi mal le français en quittant le service que la plupart des légionnaires d'aujourd'hui ou d'hier, formés au « français de la Légion<sup>962</sup> ».

Les cultures professionnelles et privées des équipages ne sont pas toutefois purement orales et la part de l'écrit, lu ou entendu, se répand après 1830 sous l'effet de plusieurs dynamiques distinctes, mais proches. Les réformes scolaires de la monarchie de Juillet et du Second empire généralisent l'instruction primaire au sein des classes populaires urbaines et rurales. Parallèlement l'enseignement professionnel et nautique sur les navires progresse avec l'industrialisation des flottes. Le zèle philanthropique, saint-simonien ou chrétien, d'une poignée de jeunes officiers et l'établissement d'aumôniers sur les navires au second XIX<sup>e</sup> siècle<sup>963</sup> se conjuguent pour alphabétiser et instruire les plus jeunes marins, mousses et pilotins, issus de l'Inscription maritime. Parvenant rue Royale, l'amiral Rigault de Genouilly généralise ces initiatives en ordonnant la création d'une école élémentaire avec cours de lecture, écriture et calcul, et une école de comptabilité<sup>964</sup>. Le décret du 4 mars 1868, que renforcera l'instruction du 25 mai 1870, établit le brevet d'instituteur élémentaire de la flotte et organise des cours préparatoires à Cherbourg, Brest et Toulon pour former ces hommes, les classes du soir étant confiées aux fourriers.

La généralisation de l'écrit au sein des équipages n'a pas échappé aux officiers, aux médecins comme aux administrations<sup>965</sup>. Une thèse de médecine soutenue en 1847 mentionne, comme une curiosité, la lecture d'un manuscrit rédigé par un des matelots du *Santi-Pietri* où ce médecin servait en 1838. Le livre circula au sein de l'état-major. Rien « de plus original, d'aussi plaisant, de plus naïf » que cette autobiographie, jugeait-il, avant de conclure, un peu moqueur : « Quels faits ! Quelle expression ! Quel style ! Grand Dieu !<sup>966</sup> ». Faute d'extraits pour en juger par lui-même, le chercheur contemporain hésitera. S'agit-il d'une oeuvre spontanée ou de l'adaptation de l'un de ces romans navals français ou traduits de l'anglais qui se multiplient sous la monarchie de Juillet ? La possession d'une petite bibliothèque parfois romanesque et souvent professionnelle est en effet avérée après 1830 chez les gabiers, les timoniers et les marins attachés aux officiers comme

<sup>961</sup> P. -É. Lafontaine, *Campagne des mers du Sud (...)*, *op. cit.*, p. 56.

<sup>962</sup> G. Hugo, « Souvenirs d'un matelot », *La Nouvelle Revue*, livraison du 15 mai 1895, p. 292-294 ; Hélène Maniakis, « Définir et étudier le français de la Légion étrangère : mode d'acquisition et double hybridation dans l'interlangue des légionnaires russes et polonais », *Colloque international des Etudiants chercheurs en Didactique des langues et en Linguistique*, Lidilem, Juin 2014, Grenoble, hal- 01252048<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01252048/document>.

<sup>963</sup> Ces derniers ont la responsabilité morale et spirituelle des mousses auxquels ils font le catéchisme.

<sup>964</sup> Étienne Taillemite, « Un amiral-ministre polytechnicien, Rigault de Genouilly », *Bulletin de la Sabix*, 35, 2004, p. 5-20.

<sup>965</sup> J. -B. Fonssagrives, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 725.

<sup>966</sup> Joseph Fleury, *Quelques observations et considérations pratiques d'hygiène et de médecine navales*, thèse de médecine, Montpellier, 1847, p. 50-51.

ordonnances<sup>967</sup>. Sous le Second empire, l'amour de la lecture est si bien reconnu que les médecins demandent la transformation et le développement de la bibliothèque du bord<sup>968</sup>. À bord, l'écrit est également l'un des véhicules et gardiens d'une intimité, quotidiennement malmenée. Le dimanche après-midi, qui est le moment de détente réglementaire des marins de l'escadre d'évolutions, est alors, pour chacun, l'occasion de relire ses lettres, d'écrire à sa famille ou de confier cette tâche à un compagnon plus instruit. Au début de la Troisième République, les lettres des parents et des amis que l'on verse dans les dossiers des conseils de guerre illustrent la présence ordinaire de l'écrit épistolaire<sup>969</sup>. Dans ces lettres, on ne trouvera certes presque rien sur les ports et les territoires rencontrés. La maîtrise imparfaite du français écrit, la pudeur, la pauvreté lexicale, la honte de parler comme un « Monsieur » se conjuguent ordinairement pour contraindre le marin à ne pas aller au-delà des banalités ou des descriptions les plus hâtives. À quoi bon par ailleurs ? Une lettre de marin, comme le dit finement Alexandre de Lamothe, sert à prendre des nouvelles des proches, des parents et des « alliés » de la famille — voisins et parrains —, à rassurer les siens et parfois à leur soutirer quelque argent<sup>970</sup>. Mieux formés aux procédés comme aux opportunités de l'écrit, certains groupes s'en emparent toutefois pour exprimer leurs vues et leurs impressions.

## 2. 1. 2. Quelques groupes instruits capables d'une production épistolaire et diaire

Sous la monarchie de Juillet, l'industrialisation des forces, l'appel aux ressources humaines des grands centres urbains, le développement de l'instruction primaire facilitent l'émergence d'un corps de marins brevetés, de petits gradés et d'officiers mariniens ayant une solide pratique du français écrit et des codes réglant ses usages publics et privés<sup>971</sup>. Dès la monarchie de Juillet, leurs traits socio-culturels sont assez communs pour permettre à Gabriel de La Landelle de dresser le portrait-type du matelot d'état-major : « Choisi pour être fourrier d'une compagnie ou secrétaire du lieutenant, il s'est fait remarquer par son zèle et sa ponctualité. Ne se bornant pas aux stériles devoirs d'écrivain, il n'est pas resté étranger au métier de la mer : il a étudié l'art de gouverner avec précision, s'est exercé à jeter le plomb de sonde à l'égal d'un vieux pilote, et en même temps à appris les premiers livres de la *Navigaton* de Bezout ou de Fournier<sup>972</sup> ». Ce portrait est confirmé par les rares productions diaires conservées et publiées. Dans son journal manuscrit, déposé à Vincennes, le fourrier Riant, un Parisien engagé au début de la guerre de Crimée, montre une solide instruction primaire et secondaire. L'orthographe, impeccable, est servie par une écriture élégante. Son journal privé, nullement destiné à la publication, témoigne également d'une forte activité

<sup>967</sup> G. de La Landelle, *Tableau de la mer. Les marins*, (...), *op. cit.*, p. 403.

<sup>968</sup> J. -B. Fonssagrives, *Traité* (...), *op. cit.*, p. 731 ; Léonard Arnaud, *Des influences morales de la vie nautique et des moyens hygiéniques pour prévenir leur action fâcheuse*, thèse de médecine, Montpellier, 1872, p. 45-46.

<sup>969</sup> SHD-T-M, 6 O 86, Dossier du matelot de 3<sup>e</sup> classe Duval, 28 avril 1873.

<sup>970</sup> A. de Lamothe, *Espérit Cabassu*. (...), *op. cit.*, p. 29.

<sup>971</sup> BATESTI, I, p. 309-310.

<sup>972</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer* (...), *op. cit.* p. 276.

épistolaire, signalée par des pictogrammes et le nom de ses destinataires<sup>973</sup>. Le journal de Riant est, hélas, très pauvre en impressions, sa culture scolaire stérilisant toute sincérité. Reprenant les poncifs les plus éculés, Riant pleure ainsi ses infortunes amoureuses sur les bords de la mer Noire où son charme semble avoir peu opéré peu sur les Tatares et les Grecques Pontiques : « Adieu beautés sauvages, inaccessibles aux regards amoureux indiscrets de la jeunesse française, farouches Dianes pour les malheureux Actéons (sic) que vos attraits irrésistibles enchaînaient à vos pas !!<sup>974</sup> ». Retrouvé tout dernièrement lors de la restauration d'une chapelle, le billet laissé par un ouvrier plâtrier, ancien marin sur l'*Orénoque* durant la guerre de Crimée, montre une écriture sans fautes et l'habitude des citations littéraires<sup>975</sup>. Si le cahier de Riant sent un peu l'huile, les « petits » états-majors du premier XIX<sup>e</sup> siècle ne manquaient pas d'hommes capables de tenir un journal d'un intérêt nautique, mais également ethnographique ou naturaliste.

Né d'un père charpentier de navire et maître de cabotage, ayant très jeune pris la mer comme novice avant d'être levé pour le service du Roi, le jeune Joseph Seureau (1810-1893) suit à Royan quelques cours d'hydrographie (septembre-décembre 1835), rallie Toulon en 1836 où il sert sur un vaisseau. Issu du monde des artisans et des cadres moyens de la marine marchande, Joseph Seureau, comme son père, sait lire et écrire, bien que son orthographe soit phonétique. Appelé en 1837 à rejoindre la *Zélée*, il participe à la dernière campagne du commandant Dumont d'Urville qui forme la matière d'un riche journal<sup>976</sup>. Promu quartier-maître de timonerie durant cette croisière, Seureau a suivi de près les travaux des officiers et des savants embarqués, prêtant même la main à leurs recherches, particulièrement hydrographiques et botaniques. Se passionnant comme eux pour les sociétés indigènes américaines et pacifiques, il associe son expertise d'officier-marinier, issu du rang, à un savoir « savant » acquis par la fréquentation quotidienne des cadres, lui confiant un certain nombre de tâches techniques. Seureau n'est certes pas un cas isolé. Le journal que Louis Guillouet, timonier-sondeur, tient d'une longue campagne dans les mers du Sud montre une très belle écriture, dont il est manifestement fier, un strict respect de la grammaire et de l'orthographe. Tout ce savoir est au service de longs développements sur les populations de l'océan Indien et du Pacifique<sup>977</sup>. Détaché à Eupatoria avec des marins provenant des vaisseaux *Henri IV* et *Iéna*, l'enseigne de vaisseau Léopold Pallu de la Barrière signale des personnalités très instruites parmi les officiers marins de l'escadre. Il évoque ainsi ce quartier-maître de timonerie, qui « faisait des plans d'Eupatoria ; (...) parlait le turc (...) enfin recevait d'un de ses frères des lettres en latin : ce qui produisait sur nous un effet considérable<sup>978</sup> ». Quatre décennies plus tard, les sous-officiers

<sup>973</sup> SHD-V-M, 57 GG 2, Journal du matelot fourrier Riant, 17 août 1856.

<sup>974</sup> *Ibidem*.

<sup>975</sup> [https://patrimoine.dijon.fr/feuille-surgit-d-entre-pierres?fbclid=IwAR2nqOuDpoD1T47DBoZSw3htgScRR3\\_-7nHY14VpjtUz2Hm9aQWLpnrXwd0](https://patrimoine.dijon.fr/feuille-surgit-d-entre-pierres?fbclid=IwAR2nqOuDpoD1T47DBoZSw3htgScRR3_-7nHY14VpjtUz2Hm9aQWLpnrXwd0).

<sup>976</sup> Catherine Méhaud, Hélène Richard, *Dumont d'Urville en Antarctique : journal de bord de Joseph Seureau, quartier-maître de la Zélée (1837-1840)*, Paris, Publisud, 1995, p. 11-22.

<sup>977</sup> SHD-V-M, MS 359, Louis Guillouet, « Campagne de la corvette l'*Eurydice* dans l'Océan Indien et la mer Rouge », (1850-1852)..

<sup>978</sup> L. Constantin (Pseudonyme de Léopold Pallu de la Barrière), *Six mois à Épatoria. Souvenirs d'un marin*, Paris, A. Cadot, 1857, p. 69.

mécaniciens et les personnels chargés des appareils électriques et télégraphiques sur les croiseurs et les cuirassés ont la réputation justifiée d'être assez instruits, mais sans avoir ce vernis de culture classique qui reste l'apanage des gens du pont<sup>979</sup>. Abonnés aux journaux professionnels tels le *Journal du Matelot*, les gradés chargés des machines et de la timonerie aiment également lire le *Magasin pittoresque*, les romans de Gustave Aymard, les vies des marins illustres, et, mis sous une forme romanesque, de célèbres naufrages et quelques épisodes de la Révolution<sup>980</sup>. Cette culture comme la fréquentation quotidienne de leurs officiers permettent donc aux officiers mariniers instruits qui le désirent, mais également aux matelots d'état-major, de rédiger un journal personnel ou privé<sup>981</sup>. Ceux qui se lancent dans cette entreprise et dont on a récupéré les traces déterminent assez librement l'objet de leurs écrits. Le long journal que Joseph Seureau ramène de ses navigations dans les mers Australes est bien autre chose qu'un livre de bord ou un journal intime. Les difficultés nautiques, les territoires abordés, les sociétés maritimes de la Patagonie et du Pacifique, mais également les maladies des personnels, les accidents et les décès, composent un récit d'une centaine de pages qui tient à la fois du journal de bord et du récit autobiographique<sup>982</sup>. Rédigé au terme d'une longue croisière qui mina ses forces, le journal de Seureau est tout à la fois un hommage à ses chefs, un témoignage de ses navigations destiné à ses proches, mais également un monument funéraire de papier honorant le souvenir des compagnons morts en campagne. Le fourrier Riant compose son journal durant la guerre d'Orient pour y fixer ses souvenirs, quand le charpentier de marine Joseph Madrènes (1890-1936) rédige un gros journal durant la Première Guerre mondiale qu'il orne de cartes postales pour en faire une forme de mémorial familial<sup>983</sup>. S'il y a donc bien assez d'hommes instruits et curieux pour avoir pu ou voulu tenir un journal et décrire leurs impressions et leurs souvenirs, la moisson de ces matériaux s'est avérée extrêmement maigre, surtout avant 1890. Pour une large part, il faut invoquer les défavorables conditions de préservation et de collecte archivistique des écrits des petits gradés et des sans gradé de la Marine.

### 2. 1. 3. L'inévitable naufrage archivistique des écrits privés

Tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, les services des archives à Vincennes comme dans les ports de guerre ont reçu, recherché et localisé les papiers d'officiers dont les proches n'ont jamais douté qu'ils fussent d'une certaine valeur. Aucune mesure similaire n'a été tenté pour sauver les papiers des petits gradés et des marins de l'État ayant servi avant 1914. Aujourd'hui encore, les fonds spécialisés que sont les dépôts du service historique de la Défense possèdent peu de papiers privés

<sup>979</sup> G. Hugo, « Souvenirs d'un matelot », *La Nouvelle Revue*, Livraison du 15 mai 1895, p. 281-282 ; « Le Yacht », n° 1241, 21 décembre 1901, cité par L. Roblin, op. cit., p. 43-44.

<sup>980</sup> SHD-V-T, 170 C-148, VA Commandant en Chef au ministre de la Marine, VA Fourichon, 7 juin 1876.

<sup>981</sup> Pierre-Yves Toullelan. « Méhaud (Catherine) et Richard (Hélène) : Dumont d'Urville en Antarctique. Journal de bord de Joseph Seureau, quartier-maître de la Zélée (1837-1840). Préface de Michel Mollat du Jourdin, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 83, n° 312, 3<sup>e</sup> trimestre 1996, p. 124-125 ; Rémi Hess et al. « L'écriture du journal comme outil de formation de soi-même », *Le Télémaque*, vol. 49, n° 1, 2016, p. 139-140.

<sup>982</sup> *Ibidem*, p. 104-113 ; 118-119.

<sup>983</sup> <http://www.crid1418.org/temoins/2011/10/14/madrenes-joseph-1890-1936/>

ayant été composés par des matelots et des maîtres de la Marine du XIX<sup>e</sup> siècle. Les autres archives publiques sont également fort démunies<sup>984</sup>. Appartenant presque tous aux milieux populaires comme aux petites classes moyennes, les proches des petits gradés et des matelots n'ont pas eu le réflexe ou l'audace, jugée sans doute quelque peu sacrilège, de confier leurs papiers aux archives publiques ni même de les signaler. Pleines de considérations familiales, suivant l'usage ordinaire de la correspondance privée, les lettres familiales devaient paraître sans grande valeur, alors que les réflexions comme les saillies qui accompagnent une partie des cartes postales forment un matériau de valeur pour l'étude des imaginaires populaires<sup>985</sup>. Ces lettres et ces cartes soit demeurent au fond d'une malle<sup>986</sup>, soit ont été jetées ou vendues à la seconde ou troisième génération. Or ces modestes cartes servent assez régulièrement de lettres pour y jeter des impressions, des remarques humoristiques sur les populations et les villes rencontrées. La consultation des sites spécialisés dans la conservation comme dans le commerce des cartes postales et des papiers privés confirme l'ampleur de cette dispersion<sup>987</sup>. La production photographique des sous-officiers, qui ont après 1890 les moyens financiers et logistiques de se prêter à ce hobby, est enfin peu représentée dans les archives publiques. La survie et la conservation archivistique des sources produites par les officiers mariniers et les matelots tiennent donc de l'exception.

Présumé probablement un petit-fils, qui le recopia intégralement, le journal de Joseph Seureau a été déposé à la bibliothèque nationale dans les collections manuscrites de la Société de Géographie. Reliée et conservée avec soin, cette ressource demeura dans l'ombre, avant d'être retrouvée par les historiens des expéditions polaires et publiée en 1995<sup>988</sup>. Voulant honorer son grand-père et l'équipage de l'*Eurydice*, disparu avec leur sous-marin le 4 mars 1970, la petite-fille du timonier-sondeur Louis Guillouet dépose à Vincennes le gros journal que ce dernier composa dans les mers du Sud entre 1850 et 1852, alors qu'il servait sur la corvette *Eurydice*<sup>989</sup>. On pense

<sup>984</sup> En employant des mots clés — « journal de campagne », « marine », « Méditerranée », « marins », nous avons sondé la base de données du groupement de recherche sur les écrits du for privé de la fin du Moyen-âge à 1914 (<http://ecritsduforprive.huma-num.fr>). Si les archives « militaires » publiques sont absentes, la base de données permet de voir les ressources de plusieurs archives publiques nationales (Archives Nationales, BNF, ANOM) et de l'ensemble des archives départementales. L'asymétrie sociale et hiérarchique des dépôts nous intéressant (journaux, carnets, lettres, autobiographies) est partout (et fort banalement) confirmée. Quelques trouvailles ne modifient pas le tableau d'ensemble.

Cf. CNRS / GDR N° 2649, « Les écrits du for privé en France », Fiche analytique du *Journal du marin* **Remarque pendant la campagne d'Amérique**, par Raphaëlle Renard-Foultier, Université Paris IV Sorbonne, juillet, 2010, [En ligne], <http://inventaire.ecritsduforprive.fr>

<sup>985</sup> <https://puc.hypotheses.org/?s=carte+postale>.

<sup>986</sup> On pense à la série de cartes postales que la famille de Tony Rubio, étudiant de l'Université Paul-Valéry, a retrouvées en vrac dans un placard, et qui permettent de suivre les affectations de deux aïeux dont l'un servit comme fantassin en Macédoine et l'autre, comme officier marinier durant la Grande Guerre. Ces cartes corrigent, dans une certaine manière, la disparition des lettres adressées aux parents. De cette matière, M. Rubio a tiré un fin travail de recherche. Tony Rubio, *Cartes postales : étude comparative de deux correspondances en temps de guerre (1914 – 1918)*, mémoire de master 1, P. Louvier (dir.), Université Paul Valéry, 2021-2022.

<sup>987</sup> <http://encheres.parisencheres.com/lot/16630/3066371> ; <https://www.cparama.com/forum/toulon-marins-et-bateaux-t16497.html>.

<sup>988</sup> C. Méhaud et H. Richard, *Dumont d'Urville en Antarctique. Journal de bord de Joseph Seureau (...)*, op. cit., p. 12-13.

<sup>989</sup> SHD-V-M, MS 359, Louis Guillouet, « Campagne de la corvette l'*Eurydice* dans l'Océan Indien et la mer Rouge », (1850-1852).

également aux circonstances entourant la publication des dizaines de photographies de Paul Durignieux, ouvrier mécanicien, déposées par son fils — médecin — au Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, et que Laurent Roblin sortit de l'ombre entre 1995 et 2010 pour en donner une remarquable publication. La piété familiale a également permis, en 2014, la publication d'une partie de la correspondance du mécanicien Jean Rabary (1892-1966). Les cartes postales — 250 entre 1914 et 1918 — qu'il utilisa pour véhiculer ses impressions et ses confidences forment un document d'une certaine valeur sur les fronts maritimes méditerranéens tels qu'ils étaient vécus<sup>990</sup>. Il n'est pas impossible également que des manuscrits biographiques rédigés par des matelots ou des maîtres, ainsi celui que lut le médecin Fleury en 1838, aient été conservés comme des *curiosa* par des officiers et reposent encore aujourd'hui dans une malle déposée dans le grenier d'une demeure angevine ou bretonne<sup>991</sup>. De pareilles submersions sont assez avérées pour ne pas douter, sinon de l'abondance de ces richesses, du moins de leur existence. Inspirent cette assurance l'invention récente des papiers et des aquarelles du commandant Gillotin, mais également la diffusion des mémoires et des poèmes de Yannis D. Yérakis, un pêcheur d'éponges kalimniote du début du XX<sup>e</sup> siècle, dont les souvenirs, rédigés pour ses proches et ses amis insulaires, furent publiés en 1999 puis traduits et dotés d'un excellent appareil critique<sup>992</sup>. Ces espérances rappelées, qu'avons-nous à notre disposition ?

Pour l'heure, nous disposons de matériaux épars qui forment, avant 1914, une masse d'échantillons. Le site de Vincennes du Service historique de la Défense conserve, pour le XIX<sup>e</sup> siècle méditerranéen, un seul journal de matelot, rédigé par le fourrier Riant, durant la guerre de Crimée<sup>993</sup>. Les fonds dédiés aux manuscrits (MS) comme aux papiers privés (GG) ne possèdent pas, en revanche, la moindre correspondance privée d'un matelot ou d'un maître entre la décennie 1860 et le début du siècle. À Toulon, les documents entrés par la voie extraordinaire et déposés dans les séries 1-54 S et MS 1-34 sont également, à de rares exceptions, des « papiers d'officiers ». La consultation d'autres gisements, telles les archives départementales du Languedoc maritime, a confirmé cette discrétion. Tout en apportant quelques données, le recours aux ressources numériques ne permet pas de sortir d'une série d'échantillons. Le site du CRID 1914-1918, dont le travail de collecte et d'analyse des témoignages militaires et civils durant la Grande Guerre est régulièrement étoffé, mentionne les écrits de trois matelots du rang français ayant servi en Méditerranée<sup>994</sup>. Les notices précises de Rémy Casals sur leur formation sociale et familiale et quelques extraits retranscrits permettent de deviner ce que les petits gradés comme les marins les plus instruits pouvaient écrire et décrire avant la Grande Guerre. On en reste toutefois ici au stade

<sup>990</sup> On se reportera, pour la description de ce fonds dont quelques extraits ont été reproduits, à la notice en ligne établie par Rémy Casals sur le site du CRID 1418 : <https://www.crid1418.org/temoins/2017/05/12/rabary-jean-1892-1966>.

<sup>991</sup> Joseph Fleury, *Quelques observations (...)*, *op. cit.*, p. 50-51.

<sup>992</sup>F. Jacquin, *De Constantinople (...)*, *op. cit.*, p. 166-167 ; Yannis D. Yerakis, *Pêcheurs d'éponges, Kalymnos 1900-Saint Pétersbourg 1917*, Cambourakis, 2020, p. 25-28.

<sup>993</sup> SHD-V-M, 57 GG 2, Journal du matelot fourrier Riant (1854-1856).

<sup>994</sup> <http://www.crid1418.org/temoins/2017/05/12/rabary-jean-1892-1966/> ; <http://www.crid1418.org/temoins/2016/10/28/reverdy-marius-1894-1961-2> ; <http://www.crid1418.org/temoins/2012/08/18/jolidon-paul-1892/>.

de l'hypothèse. L'excellent site de Philippe Lejeune sur la production autobiographique et diaire ne mentionne, pour la période 1997-2011, aucune publication ou réédition de journaux de marins de l'État<sup>995</sup>. Le regret est d'autant plus grand que P. Lejeune a suivi de près les correspondances comme les travaux de Norton Cru. Généralement dédiés aux unités comme aux officiers, les sites navalistes offrent l'avantage de reproduire des correspondances familiales récemment retrouvées et de mettre à la disposition des chercheurs plusieurs informations biographiques<sup>996</sup>. Bien que la Méditerranée soit à peine évoquée, on a ainsi fait un large usage du site « La Flotte de Napoléon III- Documents » qui reproduit le journal d'un soldat d'infanterie de Marine (1889) et quelques lettres et photographies d'un quartier-maître détaché à Tahiti. Les détails sur la localisation comme sur l'origine des documents retranscrits manquent toutefois ordinairement. Les sites spécialisés dans la vente des cartes postales permettent enfin de retrouver, ici et là, la trace d'une parole brève sur les populations grecques et nord-africaines<sup>997</sup>. La dispersion mercantile de ces matériaux, qu'il faut étudier par fortes séries, interdit cependant toute exploitation autre qu'anecdotique. La constitution archivistique de séries thématiques, disponibles en ligne sur des musées virtuels, et disposant d'un appareil critique s'impose donc pour sortir de cette impasse. Si le monde ouvrier, les femmes, les mondes coloniaux et les questions du genre sont bien près de disposer de ces ressources, la marine comme l'armée attendent un effort académique, numérique et financier, comparable<sup>998</sup>.

Pour corriger la submersion partielle des écrits privés, le recours aux sources imprimées comme aux sources administratives prend une importance toute particulière. Les journaux comme les autobiographies des officiers rapportent, ici et là, quelques paroles de marins qui, rassemblées, forment un dépôt intéressant, mais indirect. Les ressources administratives, essentiellement logistiques, et sanitaires, sont également d'un emploi difficile. Les goûts et dégoûts alimentaires comme les maladies vénériennes sont identifiables dans ces sources, mais bien des questions restent sans réponse. Ainsi pourquoi les marins de la station du Levant aiment-ils le vin doux de Samos et pourquoi se délectent-ils à Beyrouth des boulettes de viande rôties ? Faut-il invoquer la fatigue du rouge ordinaire et de la viande bouillie ? Dans l'amour (parfois suicidaire) des huîtres du Bosphore, n'y a-t-il que la passion méridionale pour ces aliments et quelque peu de nostalgie pour les repas impromptus à La Seyne ou sur les quais de Toulon ? Sous une forme romanesque ou non, les sources autobiographiques paraissent d'autant plus nécessaires qu'elles laissent — enfin — la parole aux matelots<sup>999</sup>. Encore cette authentique littérature navale prolétarienne n'émerge qu'à la fin du

---

<sup>995</sup> <https://www.autopacte.org>

<sup>996</sup> <http://www.dossiersmarine.org>.

<sup>997</sup> Le site de vente des cartes postales Delcampe a été régulièrement consulté. Nous remercions notre collègue crétophile P. Monbrun pour des signalements toujours judicieux et des envois. Que son épouse lui pardonne ses « mangeries » turcophobes.

<sup>998</sup> On pense ainsi au Musée virtuel sur l'histoire des femmes et du genre (musea) comme aux collections photographiques en ligne, présentes et futures, du musée de l'Histoire vivante (*i. e.* ouvrière/socialiste/prolétaire) de Montreuil (cf. <http://www.museehistoirevivante.fr>).

<sup>999</sup> On relira ici la préface au roman de Josef Kjellgren, *Les Hommes de l'Émeraude*, rédigée par son premier traducteur Philippe Bouquet en 1980 et reproduite dans l'édition la plus récente de ce livre. Cf. J. Kjellgren, *Les Hommes de l'Émeraude*, Paris, Cambourakis, 2019, p.7-14.

siècle sous la plume de deux authentiques matelots —Georges Hugo et César Fauxbras — mais qui, socialement et culturellement, s'avèrent peu représentatifs de leurs camarades.

## 2. 2. Georges Hugo et César Fauxbras : deux témoignages singuliers sur l'escadre de la Méditerranée de la Belle Époque

Engagé matelot volontaire au milieu des années 1890, Georges Hugo (1868-1925), le petit-fils du chantre de Navarin, sert en Méditerranée durant trois années en partageant la vie quotidienne des marins et des petits gradés de l'escadre<sup>1000</sup>. Une génération plus tard, le Dunkerquois Kléber Sterckeman (1899-1968) dont le nom de plume est César Fauxbras, s'engage comme mousse juste avant la Grande guerre. Durant le conflit, cet engagé volontaire sert exclusivement en Méditerranée, alternant le service à la mer, entre autre sur le *Danton* coulé en 1917, et de longues immobilisations à Sidi-Abdallah-Bizerte, à Toulon, mais également à Malte<sup>1001</sup>. Composés à plus d'un quart de siècle de distance, les témoignages de ces deux hommes présentent de fortes différences stylistiques et narratives. Maîtrisant à la perfection les codes littéraires, héritier d'un nom très célèbre, Georges Hugo n'a guère de mal à trouver une revue parisienne pour publier ses souvenirs, d'autant moins que son expérience navale est assez rare dans une société où le service militaire dans l'armée est le lot de la majorité des conscrits. Le ton du texte, ses philippiques contre les gradés et le milieu, la description de l'implacable discipline et de la routine répondent également à la curiosité d'un public urbain atterré par la violence commune au sein des armées, particulièrement outre-mer<sup>1002</sup>. Proche des milieux pacifistes et libertaires, César Fauxbras eut, semble-t-il, plus de difficulté à placer son manuscrit, publié en 1932 chez Flammarion<sup>1003</sup>. Le style du premier est soutenu, son vocabulaire très ample, tandis que le propos de Sterckeman oscille entre les styles de Carco et de Barbusse dont il partage les préjugés et les passions libertaires.

Au-delà de leurs singularités, les deux ouvrages de Hugo et de Fauxbras présentent l'avantage de parler du même univers — les bases navales et les ports méditerranéens, les cuirassés d'escadre — qu'ils ont connu pendant de longs mois et comme marins de l'Etat, soumis donc à la commune discipline. Leurs écrits, que l'on peut rapprocher de ceux de Conrad qui appartient à leur milieu, ne sont pas nés comme *Germinal* ou *Jack* d'un travail de composition romanesque dont la documentation indirecte provient de la visite d'usines et de mines, de lecture, d'entretiens et de quelques souvenirs anciens<sup>1004</sup>. Ouvertement et sincèrement biographiques, les récits comme les

<sup>1000</sup>Le texte fourni à *La Nouvelle Revue* en 1895 fut publié entre avril et septembre 1895. Les articles furent réunis dans un livre édité l'année suivante. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Georges\\_Victor-Hugo](https://fr.wikipedia.org/wiki/Georges_Victor-Hugo)

<sup>1001</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/César\\_Fauxbras#Œuvres](https://fr.wikipedia.org/wiki/César_Fauxbras#Œuvres)

<sup>1002</sup> C. Liauzu, « Jalons (...) », art. cité, p. 123-167.

<sup>1003</sup> Réédité en 2004 : C. Fauxbras, *Jean le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre*, Louviers, l'Ancre de Marine, 2004.

<sup>1004</sup> Colette Becker, « Alphonse Daudet : une vision ambiguë du monde du travail », *Travailler*, vol. 7, n° 1, 2002, p. 53-62 ; Adolfo Fernandez-Zoïla, « Le travail dans les fictions littéraires d'Émile Zola », *ibid.*, p. 103-118 ; Alain Morice, « Travail, roman de Zola, ou la « race » ouvrière entre malédiction et messianisme rédempteur », *Tumultes*, vol. 26, n° 1, 2006, p. 75-97.

commentaires de Hugo et de Fauxbras prétendent rendre compte des impressions et des sentiments du gaillard d'avant de la Belle époque. Les souvenirs de Hugo parlent des travaux des équipages de l'escadre de la Méditerranée, décrivent le quotidien, souvent très ennuyeux, d'un « gros-cul » et se proposent de traduire les émotions des marins ordinaires, leurs rares joies, leurs colères et surtout leur solitude. Militant de la cause pacifiste et fermement anti-militariste quand il engage la rédaction de son livre, Fauxbras consacre l'essentiel de son propos à illustrer la bêtise de ses chefs, particulièrement les maîtres, et les effets terrifiants d'une discipline tatillonne sur les équipages. Les courts passages de ces deux témoins sur les amours tarifaires des ports méditerranéens, leurs propos sur les maladies vénériennes, l'alcool et la nourriture font entendre sur des réalités banales une voix ordinairement couverte par celles des officiers de santé et des officiers supérieurs.

« C'est notre dernière permission avant la rentrée en France. Et nous sommes joyeux et tristes aussi de ce jour d'adieu à ces lointaines contrées, plus lointaines pour les marins que pour les autres, parce que la distance s'aggrave des regrets que nous avons à passer devant des rivages inconnus sans pouvoir les connaître et ces désirs de voir impossibles à réaliser nous font paraître le voyage plus long, les villes plus éloignées. Et la rapidité des visions permises, notre désarroi aux premiers pas, la compréhension des choses, diminuent le précieux bonheur d'être libres. Alors nous éprouvons bien un regret de quitter ces villes incomprises et ces cieux limpides, mais aussi un immense soulagement, une joie de rentrer au port<sup>1005</sup> ».

Passage solennel et magnifique, très personnel, où le « nous » que Hugo avance au nom de ses camarades ne peut être pris pour argent comptant. Pour ses contemporains, la valeur de son témoignage comme son exemplarité ne faisaient pas consensus. Alphonse Daudet parle de ses souvenirs comme d'un « terrible joli livre (...) où pour la première fois le matelot raconte sa vie au lieu de la laisser raconter par l'officier », alors que les commentaires de la presse socialiste éreintent — cruellement juge l'auteur de *Jack* — un fils à papa<sup>1006</sup>. Hugo vécut assez solitaire ses années navales, malgré l'évidente sympathie qu'il ressent pour les marins particulièrement ses « compatriotes » bretons. Ses camarades et ses officiers (qu'il hait) l'ont-ils tenu pour un authentique matelot ? Certes Hugo a certes pendant trois années partagé la vie des marins non gradés, mais sans cesser d'être un *Jean-Bart de Paris*, un surnom moqueur donné sous Louis-Philippe aux volontaires issus des bonnes familles. Venant d'un milieu aisé où les enfants n'ont pas à travailler de leurs mains, il maîtrise très bien une langue que le commun des inscrits maritimes bretons parlent mal. Enveloppé d'effets littéraires, son témoignage est, d'abord et avant tout, le propos d'un solitaire et, à certains égards, d'un déclassé dont la haine des officiers, toujours dédaigneux envers lui, est sans doute nourrie de mille tracasseries, insupportables pour un jeune homme instruit<sup>1007</sup>. Dans une moindre mesure, César Fauxbras n'est pas plus représentatif des

<sup>1005</sup> G. Hugo, « Souvenirs d'un matelot », *La Nouvelle Revue*, livraison du 1<sup>er</sup> septembre 1895, p. 55.

<sup>1006</sup> Je remercie mon ami et collègue Jean-Baptiste Bruneau, maître de conférences à Lorient et chercheur associé au Service historique de la Défense, pour m'avoir donné à lire ses notes et le résumé de la lettre d'Alphonse Daudet à Gustave Larroumet, pièce 72, In *Catalogue de la vente de lettres et manuscrits autographes, salle des Ventes*, Favart, 14 juin, 2012. C'est également à Jean-Baptiste Bruneau que je dois la découverte de Georges Hugo et d'avoir mieux compris l'ampleur et l'importance politico-sociale de la littérature navaliste de la Belle époque aux années 1930.

<sup>1007</sup> G. Hugo, « Souvenirs d'un matelot », *La Nouvelle Revue*, livraison du 15 mai 1895, p. 291-293.

hommes du pont. Né au sein d'une famille aisée, ce Dunkerquois s'échappe de son milieu en choisissant d'embarquer à 15 ans, avant que la Grande Guerre ne le rattrape. Au début des années 1920, il abandonne la profession maritime pour s'engager à terre, mais sans jamais perdre ses idéaux libertaires. S'il ne fait pas de doute que son caractère et ses idées traduisent le sentiment de bien des ouvriers mécaniciens dont il est politiquement proche, comment retrouver les pensées des inscrits bretons et des pêcheurs corses dans ses propos ? Deux voix précieuses donc, mais très singulières, qui ne peuvent suppléer le recours aux sources indirectes qui, émanant des officiers, des commis, des médecins, donnent à entendre les voix du gaillard d'avant.

### 2.3. Mathurin sous la plume des officiers : sagesses et récits du gaillard d'avant

Les voix du « Gaillard d'Avant » ont été partiellement rapportées dans les correspondances et les souvenirs de leurs officiers. Leur intérêt est tout d'abord professionnel, particulièrement à l'âge de la voile, quand l'expérience des marins chevronnés et surtout leur anticipation du mauvais temps peuvent beaucoup apprendre à un jeune officier. Les proverbes et les apophtegmes forment donc la première strate de cette collecte, dont la tradition se poursuit tout au long du siècle malgré la motorisation des flottes. Détaché sur le navire école *Iphigénie*, l'aspirant Blot note dans le golfe de Gascogne, une bande de pétrels ou de goélands, qui suivant le navire, font grogner les matelots dont il rapporte ainsi le propos :

« Mauvais signes (...) les alcyons sont des précurseurs de tempête ». Je ne sais s'ils ont raison, mais le fait est que à 10 h. du matin, le vent a brusquement sauté du S.O au N-E. La brise fraîchit de minute en minute<sup>1008</sup> ».

Les rapports médicaux de fin de campagne consignent également les remarques des matelots et des maîtres pour tout ce qui touche au climat. Comme les officiers de santé doivent enregistrer les variations barométriques et thermiques, leur recours aux instruments de mesure est parfois secondé par quelques échanges avec les pilotes et les marins connaissant bien les parages où croise leur navire. Durant les longues opérations qui préparent l'enregistrement ou la correction des relevés bathymétriques, les hydrographes sont également attentifs à ce que peuvent dire leurs marins et les gens de mer locaux. Cette collecte régulière de données orales n'a toutefois guère laissé de traces dans les rapports, tant cette enquête est banale. « Les renseignements que nous avons recueillis » est tout ce que le sous-hydrographe Ploix dira des informations reçues lords de sa reconnaissance de la côte occidentale du Bosphore en 1854<sup>1009</sup>. Rassemblant les données collectées en mer d'Azov en 1855, un officier ajoute en passant :

<sup>1008</sup> J. Blot, *Campagne (...), op.cit.*, p. 6.

<sup>1009</sup> AN, 5 JJ 340, Ch (sic) Edmond Ploix, « Note sur la côte de Turquie comprise entre Constantinople et le village de Kum-Burgas », s. d.

« Les gens du pays disent que, si, lorsque le vent du N.E. prend les hautes montagnes de Crimée (qu'on peut voir en vue jusqu'au près de la Ferme du Moldave) ne se voilent pas, et par conséquent rester au mouillage près de la flèche<sup>1010</sup> ».

À cette première collecte, toute motivée par les besoins et les habitudes de la navigation, s'ajoute l'écho des émotions, des colères et des plaintes que les correspondances privées et les autobiographies seules ont conservé. Passant devant l'île de Chios en juillet 1827, l'amiral Codrington écrit à son épouse la tristesse que lui inspire le souvenir du massacre des insulaires et de l'anéantissement de l'île dont son pilote lui fit le récit. Trois décennies plus tard, l'EV Léopold Pallu de la Barrière, une fois revenu de la mer Noire, fait plusieurs fois « entendre » cette voix des marins et des maîtres travaillant sous ses ordres aux pénibles tâches de battellerie. Il montre ainsi la sympathie que les matelots ressentent à la vue d'un enfant tartare fuyant la demeure familiale, leur étonnement à la vue des montagnards tcherkesses, leurs relations complexes avec les Turcs et les Égyptiens où s'entremêlent la rivalité et la sympathie<sup>1011</sup>. Rien ici de bien singulier ni de bien neuf. La retranscription des paroles des marins comme de leurs réactions hante les récits médiévaux des naufrages et des navigations hasardeuses des époques médiévale et moderne. Mais, sous la plume de leurs supérieurs, les impressions des marins sont résumées en quelques phrases parfois bienveillantes, souvent méprisantes<sup>1012</sup>. Sans surprise, les réactions des matelots débarqués à Eupatoria, leurs conversations, leurs contacts avec les populations indigènes se perdent dans les tableaux « pittoresques » que donne Pallu de la Crimée, des Tartares, des Ottomans et des Russes de la Crimée. Finalement, Mathurin fait aussi partie du décor orientaliste.

#### **2. 4. Ce que les archives logistiques et judiciaires conservent des passions et des paroles des marins**

Représentant les 9/10<sup>ème</sup> des personnels de la marine, les marins et les cadres subalternes tiennent une place considérable dans les sources logistiques et sanitaires puisqu'ils sont les principaux consommateurs des vivres et des approvisionnements de la Marine. Ils sont également les plus exposés, par leurs conditions de travail, aux accidents comme aux maladies professionnelles. Si nous pouvons suivre précisément leur diète et leurs pathologies, leurs impressions, leurs appréhensions, leurs paroles sont quasi absentes de ces documents. Les archives judiciaires navales— les lettres des proches, les compte-rendus des interrogatoires, les minutes des procès— ne permettent pas d'aller au-delà d'une vue partielle de leurs sentiments.

Les archives logistiques donnent surtout à voir les attachements gustatifs – ce que l'on peut appeler les goûts néophiles — qui parfois surmontent les réticences financières et sanitaires de l'encadrement. L'émergence de ces goûts nouveaux est assez bien datée, mais leur préhistoire reste

<sup>1010</sup> G. C. Cloué, *Renseignements hydrographiques sur la mer d'Azoff, complétés à l'aide de quelques notes dues à plusieurs officiers de marine et à MM. PLoix et Manen ingénieurs hydrographes*, Paris, Firmin Didot, Frères, Fils et C<sup>ie</sup>, 1856, p. 66.

<sup>1011</sup> L. Constantin (Pallu de la Barrière), *Six mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 26-47; 73-96 et 164.

<sup>1012</sup> Pietro Querini, Christoforo Fioravante & Nicolo de Michiel, *Naufragés*, Anacharsis, 2010, p. 16-17, 20, 31-32.

incertaine. Au début du Second empire, un officier de santé remarque l'adoption par les marins de l'escadre d'évolutions d'un tafia, provenant de la canne à sucre, dont certains ont dû apprécier le goût en servant aux Antilles. La fréquentation du Proche-Orient n'est certainement pas sans effet sur le goût et l'odorat. Après avoir demandé au commandant de la station du Levant de renoncer à acheter sur place du savon et du tabac à chiquer, jugés trop cher, le directeur des services administratifs admet en 1867 que la faible différence de prix entre le tabac à fumer acheté au Levant et celui fourni par Toulon permet, si le commandant le désire, de délivrer « aux équipages le tabac du Levant dont la qualité est sans doute supérieure à celle du tabac de cantine<sup>1013</sup> ». Dans cette concession, l'on devine une consommation grandissante de ces tabacs d'Orient, blonds et lourds, peut-être acquise en Crimée ou, plus vraisemblablement, dans les ports libanais et syriens durant la troisième crise de Syrie de 1860. Au début de 1890, le matelot Georges Hugo rapporte le souvenir d'une virée permissionnaire dans le port de Smyrne où ses camarades boivent avec plaisir une forme de muscat doux, « un vin jaune et sucré », avant que la bande ne se retrouve à boire « du vin de Samos » dans un autre « bouge aux vitres grasses où des marins boivent et chantent<sup>1014</sup> ». Au détour d'un long rapport sur l'approvisionnement en viande fraîche au port de Beyrouth, le médecin d'un croiseur signale en 1877 la passion de l'équipage pour des boulettes de viande, vendues par « le marchand du bord », qui tient une forme d'épicerie ambulante, et pour « des ragouts dont la cuisson laisse à désirer ». Comment ici ne pas deviner le plaisir d'échapper à la routine de ces viandes qui, dessalées ou fraîches, sont servies bouillies.

### 3. La Méditerranée vue de la dunette : comment sortir du lagon des témoignages canoniques ?

Alors que la reconstitution de l'expérience méditerranéenne des matelots et des maîtres s'appuie sur des fragments, souvent opaques, la masse documentaire laissée par leurs officiers est considérable. Inévitablement et pour deux raisons. Servir en Méditerranée est une affectation commune, la fréquentation des ports étrangers, les missions politiques et nautiques, les campagnes de guerre produisent donc un flot permanent d'écrits professionnels et privés. En outre, rapporter ce que l'on a vu, coucher par écrit des faits, fixer sur un calque un croquis, sont des habitudes que les officiers de marine ont acquises après des années d'exercice. Cette masse documentaire pose aux chercheurs des embarras bien connus de ceux qui, historiens des guerres contemporaines ou des intellectuels, doivent jauger la représentativité des témoignages<sup>1015</sup>. Outre la difficulté de maîtriser un corpus trop ample, il convient d'identifier les singularités de chaque document, moins pour reconstituer un improbable témoignage moyen que pour repérer l'expression ordinaire des sensibilités et des identités confessionnelles, sociales et politiques.

<sup>1013</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, Ministère de la Marine au CA commandant en chef la division navale au Levant, 5 mars 1867.

<sup>1014</sup> G. Hugo, « Souvenirs d'un matelot », *La Nouvelle Revue*, livraison du 1<sup>er</sup> septembre 1895, p. 59.

<sup>1015</sup> On pense ainsi à la question des normes du « bon » témoignage de guerre qui a été durant une décennie un dossier historiographique très actif et stimulant. Pour un exposé récent des soucis posés par cette source et les diverses voies méthodologiques : Nicolas Mariot, *Tous unis dans la tranchée ? 1914-1918, les intellectuels rencontrent le peuple*, Seuil, 2013, p. 33-35 et 406.

### 3. 1. Ne pas réduire les matériaux aux seules sources privées

Les imaginaires navals ne sont pas circonscrits aux correspondances privées, aux écrits du *for* privé ni aux productions artistiques. Dans leurs rapports comme dans leurs écrits professionnels, qu'ils soient nautiques, hydrographiques et médicaux, les officiers introduisent des vues personnelles sur les États et les territoires méditerranéens, mais également des poncifs. À ces premières sources professionnelles, s'ajoutent le récit des navigations et des combats<sup>1016</sup>, mais également des journaux, manuscrits ou publiés<sup>1017</sup>. Peuvent également être mobilisés les dessins, les aquarelles comme les photographies dispersés entre les centres d'archives du ministère de la Défense et les établissements spécialisés, ainsi la maison de Pierre Loti<sup>1018</sup>, où se trouvent 98 vues de Constantinople<sup>1019</sup>.

Qu'elle soit privée ou professionnelle, cette production scripturale, graphique et photographique porte la marque d'apprentissages familiaux, nautiques et militaires. Venant presque tous des classes moyennes et supérieures, les officiers de marine comme les autres membres des états-majors connaissent bien les codes de la littérature épistolaire. Des années de collège et les remontrances familiales leur ont permis d'acquérir les nuances thématiques et formelles que peuvent prendre les lettres rédigées longuement ou de simples billets. L'humour, l'auto-dérision maîtrisée, le sens des convenances teinté de bonhomie voire de familiarité avec les parents les plus proches sont autant de traits communs aux correspondances amicales et familiales des officiers de marine, des médecins et des commissaires de la Marine. Pour un officier navigant, la tenue d'un journal est autant un choix qu'une habitude apprise dans la jeunesse et confirmée par l'année d'application, cet exercice étant alors obligatoire et surveillé de près. Tout futur commandant ne doit-il pas apprendre à tenir voire à surveiller le journal du bord ? C'est sous la forme d'un journal que Viaux met par écrit le souvenir de ses premières semaines sur l'*Iphigénie*, avant que son journal ne se transforme en carnet de dessins et d'aquarelles et parfois en herbier, toutes ces traces et ces reliques formant une caisse à souvenirs qu'il emploiera des décennies durant pour appuyer sa production picturale<sup>1020</sup>. Distinguer la production graphique professionnelle, familiale ou personnelle serait sans doute bien forcé. En s'adressant à sa fille, qui tient une place de premier plan dans la famille impériale, le baron Camille Clément de La Roncière le Noury, commandant la station du Levant au tout début des années 1860, sait fort bien que certaines de ses anecdotes et informations passeront jusqu'au Trône. Les écrits tactiques et historiques des amiraux Grivel et

<sup>1016</sup> Cf. L. Constantin (pseudonyme de l'EV Léopold Pallu de la Barrière), *Six mois à Épatoria (...)*, *op. cit.*

<sup>1017</sup> Y. D'Isné, Préface de J. Blot, *Campagne (...)*, *op. cit.*, v-viii.

<sup>1018</sup> <https://www.culture.gouv.fr/Regions/DRAC-Nouvelle-Aquitaine/Patrimoine-Architecture/Conservation-regionale-des-Monuments-historiques-CRMH/Monuments-historiques-en-travaux/Monument-historique-en-travaux-la-maison-Pierre-Loti-a-Rochefort-Charente-Maritime>.

<sup>1019</sup> <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/charente-maritime/allez-decouvrir-le-pierre-loti-photographe-au-musee-de-rochefort-246611.html>.

<sup>1020</sup> F. Abdelouahab et al., *Carnets d'escales (...)*, *op. cit.*

Jurien de La Gravière sont truffés d'anecdotes sur leurs croisières passées<sup>1021</sup>. La correspondance amicale ou conjugale d'un officier de marine s'adresse à des proches qui ont une connaissance assez grande de la société navale<sup>1022</sup>. Avec d'inégaux développements, les péripéties des escales, les soucis nautiques ou disciplinaires, les faits saillants des croisières se retrouvent donc dans les correspondances officielles et familiales. Rédigées à quelques jours voire à quelques heures d'intervalle, ces écrits, très complémentaires, répondent théoriquement à des enjeux différents. Théoriquement, car tenir informé un proche de sa vie maritime est un moyen d'avancer sa carrière, alors que l'on se trouve à des milliers de milles nautiques de la rue Royale. Bien des épouses, bien des mères sont en effet des filles et des soeurs de marins et connaissent assez bien les arcanes de l'administration pour avancer les arguments les plus susceptibles de retenir l'attention du ministre de la Marine, de l'aumônier de la Flotte ou d'un préfet maritime.

### 3. 2. Faut-il s'en tenir aux écrits privés des seuls officiers de marine ?

Faut-il pourtant, pour des raisons pratiques, restreindre notre vue d'ensemble des imaginaires navals à une fraction des matériaux disponibles ? On écarterait ainsi la production professionnelle (thèses médicales par ex.), les essais historiques et doctrinaux, les travaux officiels, tels que les rapports des attachés navals, pour mobiliser ces ressources dans une étude plus fine des représentations navales des mondes méditerranéens. On éliminerait également les souvenirs, les journaux comme la correspondances des médecins — Pellarin, de Lespinois et Coquerel. Les officiers de santé n'ont pas, en effet, ni les traditions ni les mêmes devoirs à la mer que les officiers navigants<sup>1023</sup>. On s'en tiendrait alors aux écrits personnels dans lesquels les officiers de marine rapportent leur expérience de la Méditerranée. Ce type documentaire présente plusieurs avantages. Il permet de couvrir assez harmonieusement tout le siècle puisque l'on dispose d'une chaîne continue de sources épistolaires, diaires et biographiques. Ces écrits sont d'inégale épaisseur, il est vrai. Dans *Adieu Marine*, l'amiral Jean Decoux (1884-1963), très loquace sur son adolescence et sa formation, consacre une dizaine de pages à la découverte de la Méditerranée sur le *Duguay-Trouin* en 1904<sup>1024</sup>, quand 250 des 300 premières pages des *Souvenirs maritimes 1882-1937* du CV Duroch (1882-1948), son contemporain, parlent de la société navale toulonnaise, de l'escadre comme de ses missions en Méditerranée<sup>1025</sup>. Il n'en demeure pas moins que l'ensemble des propos, des comparaisons et des jugements est considérable. Les formes et l'ampleur des propos permettent

<sup>1021</sup> À titre d'exemple : VA Edmond Jurien de La Gravière, « La Marine des Anciens et des modernes », *Revue des Deux Mondes*, 3<sup>e</sup> période, t. 28, 1878, texte retranscrit disponible sur [https://fr.wikisource.org/wiki/La\\_Marine\\_de\\_l'avenir\\_et\\_la\\_marine\\_des\\_anciens/07](https://fr.wikisource.org/wiki/La_Marine_de_l'avenir_et_la_marine_des_anciens/07) ; *idem*, *La Marine des Ptolémées et la marine des Romains*, Paris, 1885 et

<sup>1022</sup> Comte de Berthaud, *L'Amiral Bergasse du Petit-Thouars*, Abbeville, Librairie Paillard, s. d ; Abel Nicolas Bergasse Dupetit-Thouars, *Le vice-amiral Bergasse d'après sa correspondance*, Paris, Perrin, 1906.

<sup>1023</sup> C'est nous qui soulignons ici.

<sup>1024</sup> J. Decoux, *Adieu Marine*, *op. cit.*, p. 41-50.

<sup>1025</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_duroch\\_henri.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_duroch_henri.htm) ; CV Henri Duroch, *Souvenirs Maritimes, 1882-1937*, Toulon, 1944 ; Commissaire général de Saint-Stéban, « Un officier de marine de la III<sup>e</sup> République », art. cité, p. 15-52.

enfin une liberté narrative que ne peuvent souvent avoir les rapports des attachés navals, bridés par les impératifs du service. Enfin si nous nous limitons aux écrits publiés du vivant de leur auteur ou par ses proches, l'ensemble documentaire — une quinzaine de textes — s'avère assez commode à manier.

Pourtant, la constitution d'un tel corpus — les écrits personnels édités des officiers de marine — suppose de prendre la mesure des tracas méthodologiques qu'ils posent et de répondre à certaines questions. Les « écrits personnels » rassemblent des productions dont la forme et les usages ne sont pas identiques. Un journal privé n'est pas une correspondance, pas plus que l'autobiographie « autorisée » (et bien souvent expurgée) d'un amiral n'est un carnet de notes jetées au crayon à papier durant une croisière. En outre, les autobiographies autorisées comme les mémoires rédigés à la fin d'une carrière n'ont pas la fraîcheur ni les contradictions d'une correspondance et d'un journal composés au fil des jours. Ces points là sont assez banals et bien connus pour ne pas exiger de longs commentaires. En outre, par un simple effet mécanique, retenir les écrits publiés donnera l'avantage aux propos des officiers amiraux et supérieurs au détriment des lettres et des journaux rédigés par les plus jeunes, dont les écrits (imprimés) ont été généralement édités à titre posthume<sup>1026</sup>. L'exploitation des journaux manuscrits composés par les élèves-officiers durant leur année d'application comme le recours aux correspondances juvéniles permettent toutefois de corriger ces déformations. Rien ici toutefois de bien singulier. Plus difficile à déterminer, nous semble-t-il, est la place que doivent prendre les écrits publiés les plus connus, et que je nommerai les sources canoniques ou les auteurs favoris de nos prédécesseurs. Publiés et réédités de leur vivant et après leur décès, les mémoires du prince de Joinville, les écrits historiques et biographiques d'Edmond Jurien de La Gravière, les *Réminiscences* de Daveluy sont-ils des documents représentatifs de la société navale de leur temps et de ses imaginaires ? Que faire de Farrère, de Loti, et d'Avesnes ? Doivent-ils être mis à part comme des « marins-gens-de-lettres » ou doit-on les tenir comme des médiums, capables de coucher ce que leurs camarades ne veulent ni ne peuvent exprimer à leurs proches comme à leurs supérieurs<sup>1027</sup>?

### 3. 3. Une utilisation confiante, mais prudente des sources « canoniques » imprimées

Les histoires générales de la Marine qu'ont publiées Philippe Masson, ses prédécesseurs et ses successeurs immédiats mobilisent moins d'une dizaine de « témoignages » imprimés, généralement des récits autobiographiques et, plus rarement, des correspondances. Le premier avantage de ce corpus canonique est de couvrir tout le siècle. Les *Vieux Souvenirs 1818-1848* du prince de Joinville, le récit des travaux hydrographiques conduits en Sardaigne par l'amiral Edmond Jurien de La Gravière comme ses mémoires couvrent les trente années qui vont de la Restauration à la Deuxième République. Les entreprises navales du Second empire en Méditerranée, mais

---

<sup>1026</sup> À titre d'exemple, on pense au journal que tient François Drogou, le commandant du *Narval*, qui disparaît en 1940. Versé dans le fonds SHD-V-M, TTY 577, ce texte destiné à son épouse a été édité par l'Alliance française de Malte en 1990. Je remercie M. Hugo Ben, auteur en 2021 d'un mémoire de master sur le *Narval*, pour m'avoir communiqué ces informations.

<sup>1027</sup> Cf. Sylvain Venayre, *Une guerre au loin. Annam, 1883*, Les Belles Lettres, 2016.

également ses échecs, ont également suscité une abondante production de témoignages et de souvenirs. La correspondance du commandant Eugène Souville, les récits de guerre de Henri Langlois et de Léopold Pallu de la Barrière forment un socle documentaire assez connu et souvent employé. Les historiens de la Marine de la Belle Époque ont recouru à un petit nombre de témoignages dont le plus célèbre est celui de l'amiral Daveluy, rassemblant ses souvenirs dans un célèbre autobiographie *Réminiscences*. Dans une certaine mesure, ses mémoires sont devenues, pour les décennies 1880-1910, le pendant des *Vieux Souvenirs* du prince de Joinville. Faisant un très large usage des devis de campagne et des sources photographiques, un récent ouvrage sur les cuirassés « échantillons » utilise la seule autobiographie de Daveluy, abondamment citée<sup>1028</sup>. La mobilisation exclusive de cette seule source imprimée n'est pas inédite. Tandis les écrits du commandant Duroch demeurent dans la pénombre, Pierre Loti a longtemps souffert d'une réputation de poseur plus ou moins dépressif, croisant à mi-chemin entre la turquerie mensongère et l'équivoque. Contemporain de ces deux figures, le commandant Thomazi peine à émerger des ouvrages récents ignorant les souvenirs que ce dernier publia à la fin de sa vie dans la revue *Neptunia*.

À plus d'un titre, ces écrits « canoniques » justifient leur constante mobilisation. Les *Vieux Souvenirs* du Prince de Joinville, les témoignages de guerre comme les écrits de Léopold Pallu de la Barrière permettent de mesurer leur vaste culture musicale et théâtrale<sup>1029</sup>. Indispensables pour saisir l'imaginaire européen de certains territoires — la mer Égée des années 1830 et la Sardaigne vers 1840 — les souvenirs de Jurien de La Gravière sont d'autant plus commodes à exploiter que sa formation comme sa vie professionnelle sont très bien documentées<sup>1030</sup>. Écrite d'une plume alerte dans l'entre-deux-guerres pour un public d'officiers de marine, l'autobiographie de Daveluy s'est imposée comme une source de premier plan sur la vie de l'escadre dans les années 1880 et sur la station du Levant de la Belle Époque<sup>1031</sup>. Le style de ce Picard, très au fait des affaires techniques et connaissant bien les rouages administratifs portuaires et parisiens, est en outre magnifique. Le lire donne donc, non sans raison, le sentiment de posséder sur la Marine et la Méditerranée des documents aussi décisifs que le sont pour l'histoire du Sénégal les travaux de Faidherbe ou, pour l'Afrique du Nord, le journal du père rédemptoriste Ximenez comme les écrits de Foucauld<sup>1032</sup>. Ces récits autobiographiques ne sont pas toutefois des couteaux suisses et supposent d'être considérés à l'aune de leur représentativité.

À l'échelle d'un groupe humain de plusieurs centaines d'hommes, dont les savoirs nautiques et combattants ont considérablement évolué en un siècle, la sollicitation excessive ou exclusive d'une dizaine d'ouvrages amène inévitablement à des réductions ou des répétitions. On ne nie certes

<sup>1028</sup> Gérard Garier & Alain Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *Brennus, Carnot, Charles Martel*, Lela Presse, 2020, p. 268-271.

<sup>1029</sup> Lise Sabourin, « Prince de Joinville, *Vieux Souvenirs 1818-1848* », *Studi Francesi*, 162 (LIV | III) | 2010, 572.

<sup>1030</sup> Cf. J. Guillon, *François d'Orléans, (...), op. cit.*.

<sup>1031</sup> Cf. DAVELUY, I et II.

<sup>1032</sup> A. Barthily, « Aux origines de l'Africanisme: le rôle de l'oeuvre ethno-historique de Faidherbe dans la conquête française du Sénégal », dans Moniot, H. (dir.), *Le mal de voir*. Paris, 1976, p. 77-107. (Non consulté).

pas ici la possibilité d'une histoire reposant sur l'exploitation très poussée de quelques écrits. L'étude de la littérature de voyage sur une période restreinte et, bien sûr, les travaux biographiques peuvent et parfois doivent circonscrire leur recherche à un nombre limité d'écrits. L'exploitation intense d'une poignée de textes et d'auteurs fait en outre la valeur des travaux de Frédéric Rousseau sur l'expérience combattante, lui permettant de démasquer de lourdes erreurs d'interprétation ou des illusions d'optique<sup>1033</sup>. Il n'en demeure pas moins que la reconstitution des représentations collectives ou corporatistes sur un temps assez long — ici plus de sept décennies — suppose une certaine abondance documentaire. La singularité des ouvrages les plus souvent cités par les navalistes doit, en outre, être jaugée, avant de pouvoir avancer une généralisation. Or le problème principal des sources que nous venons de citer tient, pour partie, à leur relative exceptionnalité.

La vie professionnelle — proprement météoritique — du prince de Joinville, recevant les étoiles à l'âge de 23 ans, se distingue absolument de celles de ses contemporains dont les plus doués et les plus chanceux atteignent les plus hauts sommets de la Marine à 45 ans. Non seulement Joinville dirige l'escadre d'évolutions quand ses contemporains obtiennent le commandement d'un navire de ligne, mais la carrière navale du vainqueur de Mogador est brisée net au début de 1848 avec la révolution de Février et l'exil de sa Maison. En second lieu, son éducation maritime comme sa carrière reproduisent les pratiques navales anglaises de son temps voire de la marine d'Ancien Régime — on pense à Louis-Alexandre de Bourbon (1678-1737)— alors que les bordaches de son âge sont soumis à une discipline de fer toute de claustration et de concours. Ce que dit Joinville de l'éducation navale est donc, et n'est que, l'avis d'un talentueux porphyrogénète. Ce qu'il a pu voir des mondes sud-américain, nord-africain et proche-oriental doit beaucoup, en outre, à son rang princier, obligeant ses interlocuteurs et ses hôtes à toujours honorer en lui le fils cadet d'une maison régnante. Imaginer chaque aspirant et chaque enseigne de vaisseau arpenter librement les hauts lieux de l'islam proche-oriental ou reçus en grande pompe par les autorités locales serait bien une erreur<sup>1034</sup>. Excellent marin et pur produit de l'École navale, Pallu est le fils d'un universitaire. Formée sous la férule paternelle, sa culture littéraire et classique est bien plus grande que celle de ses pairs, même s'ils sont bacheliers *es-lettres*. Son authentique « groupe témoin » n'est-il donc pas le groupe des « marins-gens de lettres » que sont Jal, Farrère, Loti, Duroch, Segalen enfin ? Éminent entomologiste, doué d'une solide culture classique et littéraire, Charles Coquerel appartient à l'élite du monde des médecins de marine. Il n'est donc pas représentatif des officiers navigants. Ce fils de pasteur appartient en outre, comme Loti, à une minorité confessionnelle, quand la majorité de ses camarades viennent du catholicisme. S'il n'a rien à craindre pour son avancement, son ardent protestantisme singularise-t-il son regard ? Ses positions libérales comme son vif patriotisme teinté d'anglophobie ne le distinguent guère en réalité des autres officiers de son temps. En stigmatisant « Re Bomba » et la vie urbaine sicilienne des années 1850, Coquerel écrit une idée fort commune et que partagent les officiers catholiques les mieux disposés à l'égard des

<sup>1033</sup> Nicolas Mariot, « Avec qui on écrit l'Histoire. Le cas du témoignage combattant dans l'historiographie française de la Grande Guerre », *Genèses*, 2014/2, n° 95, p. 147-148 ; Frédéric Rousseau, *14-18, penser le patriotisme*, Folio, 2018, p. 306-307.

<sup>1034</sup> J. Guillon, *François d'Orléans (...), op. cit.*, p. 53.

Bourbons de Naples<sup>1035</sup>. Quand le même Coquerel abandonne ses moqueries anticléricales pour dire son admiration devant le travail des jésuites au Liban en 1861, c'est le chrétien, le patriote, l'homme de coeur, mais aussi le savant qui parle en se faisant le porte-parole de ses compagnons, littéralement accablés par ce qu'ils voient et frappés par le dévouement des missionnaires catholiques<sup>1036</sup>. Alors qu'il réunit bien des traits propres aux marins de la Belle Époque, l'amiral Daveluy est un des très rares bordaches à ne pas avoir servi en école d'application après les deux années réglementaires sur le *Borda*. Ses philippiques sur l'éducation navale de son temps ne témoignent-elles pas de cette carence dont il souffrit beaucoup et qu'il répara en navigant beaucoup<sup>1037</sup> ? Ses souvenirs sur la mer Égée et la Grèce portent également le poids des affaires de Grèce — Les « vêpres athéniennes » du 1<sup>er</sup> décembre 1916 — qui non seulement divisèrent le haut commandement, mais entretinrent de féroces rancunes<sup>1038</sup>. Pour autant, même enveloppés d'une imperturbable roserie qui rend sa lecture (péniblement) jubilatoire, les chapitres sur la station de Tunisie, les affaires de Crète, la station du Levant, emploient des images et des poncifs que l'on sait bien communs à la Belle époque.

Il n'est donc pas question de renoncer au corpus canonique des sources imprimées utilisé par nos prédécesseurs, puisqu'il permet bien de sonder le « vox populi » du Grand Corps. Il convient toutefois d'élargir cet ensemble, afin de reconstituer au plus près les représentations collectives, dominantes et surtout minoritaires. On ne saurait ainsi suivre les traits pérennes et l'évolution des imaginaires nord-africains, égéens et levantins sans recourir à l'abondante masse documentaire produite par les voyages d'application, surtout à la Belle Époque.

### 3. 4. Percevoir les mondes méditerranéens en officiers de marine

L'éducation professionnelle, l'âge et les passions individuelles et collectives pèsent sur les impressions comme sur l'expression des sentiments et des ressentiments que suscitent la vision d'une ville et de son arrière-pays. Le propos d'un aspirant ou d'un EV racontant Smyrne, qu'il découvre, à sa sœur est tout de joie et d'anecdotes pittoresques, que l'on chercherait en vain dans la topographie médicale des villes levantines d'un chirurgien de marine de 1<sup>er</sup> classe. Quand celui-ci parle longuement de l'hygiène, des espèces fruitières, des industries alimentaires et des hôpitaux, celui-là se plaît en revanche à deviner le visage de l'Orientale rencontrée, se perd avec joie dans les bazars, avant de parler à sa correspondante de navigation ou d'alimentation, les deux passions supposées de tout aspirant de marine. Parvenant en Tunisie en 1882, le commandant Hennique (1844-1916), lecteur attentif de travaux d'archéologie navale, se lance dans une étude ethnologique de terrain toute consacrée aux gens de mer, arabes, maltais et grecs hantant les eaux sud-tunisiennes

<sup>1035</sup> Charles Coquerel à sa mère, 28 mai 1855, COQUEREL, p. 184-185,

<sup>1036</sup> *Ibidem*, p. 268-284.

<sup>1037</sup> DAVELUY, I, p. 15-28.

<sup>1038</sup> *Ibidem*, II, p. 715-740 ; Nicolas Dujin, « Un attaché naval dans la Grande Guerre : le commandant de Roquefeuil à Athènes (1915-1917) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2006, 4, n° 224, p. 95-109, particulièrement les pages 107-109.

dont il décrit les outils et les navires, avec le soin méticuleux des archéologues navals de son temps. Ayant perçu l'appauvrissement matériel des cultures maritimes méditerranéennes, l'érudit ethnologue bâtit un monument pour l'histoire des sociétés maritimes<sup>1039</sup>. Comment imaginer ces sentiments et ces savoirs chez un enseigne qui, débarquant à Sfax en 1885, est tout heureux de décrire à ses parents les étonnantes murailles de la ville comme les vêtements des musulmans et les étranges tenues des citadines juives ? Si l'on tient compte de ces singularités que l'âge, la spécialisation et la culture personnelle introduisent, quelques forts traits communs unifient les perceptions des officiers et des cadres.

En abordant une côte, un port, une rade, tous empruntent à leur mémoire la matière d'une comparaison ou d'une confrontation. Rien certes que de plus banal que de comparer telle ville ou tel paysage à des espaces dont on est familier. Tous les touristes du XIX<sup>e</sup> siècle convoquent Florence, Rome et Naples pour estimer et jauger telle ville espagnole, tel port pittoresque, tel quartier ancien. Mais les marins de l'État sont des voyageurs du lointain. Il ne s'agit donc plus de Provence ou d'Italie, mais de contrées parfois lointaines qu'une poignée de Français — missionnaires, marins, « bigors » et légionnaires — ont visitées. Parvenant à Salonique au terme d'une longue croisière d'application, l'aspirant Blot compare la rade de Salonique à la baie de Dakar, le fond des deux rades étant plat et sableux<sup>1040</sup>. Traitant en 1864 du bouton d'Alep, une maladie défigurante commune au pourtour oriental de la Méditerranée, un jeune chirurgien de Marine, Anatole Ponty relie cette maladie aux formes d'ulcération diverses qu'il avait observées durant ses croisières passées en Guyane française et hollandaise<sup>1041</sup>. Outre cette mémoire élargie des espaces ultramarins, que les gens de lettres voyageurs français de leur temps ne possèdent pas ou très exceptionnellement<sup>1042</sup>, la perception navale des mondes méditerranéennes passe par une inégale mobilisation des sens, ainsi qu'une approche — une éthique — des mondes et des comportements, toute militaire et patriotique.

### 3. 4. 1. Cinq sens inégalement requis pour appréhender le monde

Les sens d'un marin comme ceux des soldats, des chasseurs et des cuisiniers sont avant tout des instruments de sécurité ou d'alerte, les sons inhabituels, les odeurs inattendues, la chaleur ou le froid imprévus signalant ici le danger et là une anomalie<sup>1043</sup>. Cette mobilisation des cinq sens, périodiquement, mais inégalement requis, n'est pas souvent transcrite tant elle entre dans l'ordinaire.

<sup>1039</sup> P.- A. Hennique, *Caboteurs et pêcheurs (...), op. cit.*

<sup>1040</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie (...), op. cit.* p. 181.

<sup>1041</sup> Louis-Marie Caradec, chirurgien entretenu de seconde classe, *Éléphantiasis des Arabes*, thèse de médecine soutenue à Montpellier, 1850, p. 13.

<sup>1042</sup> Les diplomates gens de lettres (Gobineau, Claudel) sont de la même farine (fortunée) que les marins de l'État bien sûr.

<sup>1043</sup> Brahim Mohammed-Brahim, « Travailler en présence de substances toxiques : un corps à corps au quotidien », *Corps*, 2009/1, n° 6, p. 53-59.

### a. L'œil et la main dressés à dessiner comme à peindre

La vue est, de très loin, le sens par lequel les territoires sont appréhendés et décrits tant dans les écrits professionnels que dans les écrits privés et publics des officiers de marine. Somme toute banale si l'on considère la hiérarchie savante des sens depuis le Moyen Âge, la prééminence de la vue traduit surtout son importance professionnelle<sup>1044</sup>. La couleur des nuages et des eaux apprend à prévoir le mauvais temps, ce que confirme le baromètre. L'eau soudainement ridée annonce l'onde qui vient, tandis que les roches dangereuses et des hauts-fonds se devinent aux croisements des vagues. Avant même de consulter la carte, la couleur des eaux aidera à deviner la profondeur des fonds que la sonde mesurera<sup>1045</sup>. Sur la dunette et lors du quart, la vue sert donc bien à déchiffrer les eaux comme les nuages en complétant ce que donnent à lire les cartes, l'anémomètre et le baromètre. Ce sont enfin les yeux qui devinent l'entrée d'un port par mauvais temps, qui perçoivent la présence d'une bouée, d'un périscope ou d'un homme jeté à la mer.

Si la connaissance visuelle et des formes et des couleurs de la mer ou des côtes est universelle chez les gens de mer et chez tous les navigateurs, ce savoir est, pour tout officier, l'objet d'un dressage<sup>1046</sup>. Bien avant de rejoindre Brest, les bordaches issus des milieux fortunés, où l'éducation artistique et musicale tient une part importante de la vie familiale, ont été formés au dessin voire à la peinture par leurs mères et leurs soeurs. Ayant également reçu une solide instruction géométrique, les élèves-officiers apprennent à relever les côtes et poursuivent cette formation sur l'école flottante d'application où les professeurs de dessin peuvent être des maîtres exigeants. Il s'agit en effet de préparer ces futurs officiers aux travaux hydrographiques comme aux reconnaissances côtières par la réalisation de croquis, de relevés et de calques<sup>1047</sup>. Toute cette éducation dresse l'œil à voir ce que d'autres ne voient pas et n'ont pas appris à voir. Pour les plus talentueux, ce dressage est la porte ouverte aux joies de l'écriture, de l'aquarelle et de la peinture ce que, me semble-t-il, montre assez bien un passage d'Avesnes, alors jeune officier de marine :

« Nous sommes rentrés par un jour mat. Une brume légère, une gaze plutôt qu'une brume, assourdissait les teintes et adoucissaient encore les pentes. Du Vésuve, l'on ne voyait que les vastes assises. Une lumière, une tiédeur pourtant circulaient, la splendeur du Midi, latente, contenue, active sans excès. Des reflets inexprimables voltigeaient sur le fond gris perle. C'était exactement un paysage d'opale : vous savez

<sup>1044</sup> Ulrike Krampl et Robert Beck, « Introduction. Des sens qui font la ville. Pour une histoire sensible du fait urbain » dans R. Beck, U. Krampl et E. Retaillaud-Bajac (dir.), *Les Cinq sens (...)*, op. cit., p.18-20.

<sup>1045</sup> Sur cette primauté des sens et des savoirs empiriques, on se reportera à l'article de Renaud Morieux : Renaud Morieux, « Le monde du silence. Les savoirs de l'espace maritime en question (fin XVII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècle) » dans Isabelle Brian (dir.) *Le lieu et le moment. Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous*, IHMC, Histoire Moderne 55, Université Paris I panthéon Sorbonne, 2015, p. 154-159.

<sup>1046</sup> Dans un échange épistolaire, un collègue montpelliérain, le géographe Clément Barniaudy, qui a questionné de nombreux marins pêcheurs et gens de mer pour son travail doctoral, écrit avoir eu le sentiment chez eux « d'un triomphe de la vue sur les autres sens ».

<sup>1047</sup> Cf. F. Abdelhouahab et al., *Carnets (...)*, op. cit. p. 72-75.

les opales qui veinent leur argent de roses subtils et de bleutés suaves. Mais ce que je puis vous dire, c'est l'harmonie du tout, c'est le bonheur de l'air<sup>1048</sup> ».

Éduqué, cet œil « marin » bénéficie aussi de loisirs et des encouragements de l'institution. Dessinateur doué et bien dressé par les femmes de sa famille ce qui lui permet, dès 1876, de forcer la porte des journaux dont il devient un correspondant, Pierre Loti profite des trois années passées sur le *Vautour*, stationnaire de Constantinople, pour développer 500 photographies, dont moins d'une centaine sont conservées dans les collections du musée rochefortin qui lui est consacré<sup>1049</sup>.

## b. L'ouïe seconde, mais nécessaire

L'ouïe est le second sens à être nommé dans les écrits personnels et professionnels des officiers navigants. Sur tout navire de guerre, qui est à la fois une caserne, une batterie flottante, un réfectoire et un atelier, les bruits comme les sons les plus divers scandent la vie et le service. Le tintement de la cloche, le roulement des tambours qui accompagnent les cérémonies et les exercices, le vacarme de la forge, le piétinement de la relève, le grondement des machines ou des canons à l'exercice sont autant de moments sonores familiers. Dans cet univers sonore qu'est un navire de guerre, les oreilles exercées peuvent dénicher bien des indices. Pour une minorité, cette éducation sonore a commencé bien avant d'embarquer sur le *Borda*. Sans même parler des « marins-compositeurs » de la Belle Époque<sup>1050</sup>, l'éducation musicale est commune au sein des milieux bourgeois ou bien nés dont sont issus la plupart des bordaches et une forte minorité de médecins<sup>1051</sup>. Se rappelant des fêtes sur le *Borda*, dont toute la scénographie était confiée aux élèves, le CV Duroch nomme trois camarades excellents musiciens. Duroch, lui-même, neveu de Vincent d'Indy (1851-1931), connaissait assez bien Euterpe pour composer des mélodies et des chansons<sup>1052</sup>. Tous les officiers apprennent sur le *Borda*, durant les exercices puis sur les navires d'application à percevoir d'un son ou d'un bruit inattendu un changement notable. C'est par l'ouïe également que le vent, dangereux ou bienveillant, est perçu quand ce dernier fait vibrer les cordages et les drisses et claquer les voiles. Ce sont enfin les sons — sifflets et cornes — qui signalent enfin sa présence quand la brume — fréquente sur les côtes algériennes — enveloppe les bâtiments<sup>1053</sup>. À l'ère de la vapeur, l'ouïe dressée par des semaines de navigation, peut ainsi « entendre la roue du gouvernail

<sup>1048</sup> Avenes, *Journal* (...), p. 316.

<sup>1049</sup> Contre-amiral François Bellec, « Quand Julien Viaud illustre Pierre Loti », dans *Loti et son temps : colloque de Paimpol*, Presses Universitaires de Rennes, 1994, p. 181-185. Disponible sur internet : <<http://books.openedition.org/pur/33402>> ; Photographie sur plaque de verre -*Le Vautour* à Istanbul (titre factice) dans [alienor.org](http://alienor.org). Conseil des musées : base de données des collections.

<sup>1050</sup> <https://www.lefigaro.fr/musique/les-compositeurs-de-la-marine-dans-le-vent-20190405> ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Nikolaï\\_Rimski-Korsakov#Jeunes\\_années](https://fr.wikipedia.org/wiki/Nikolaï_Rimski-Korsakov#Jeunes_années).

<sup>1051</sup> CV Duroch, *Souvenirs* (...), *op. cit.*, p. 36.

<sup>1052</sup> *Ibidem*, p. 59.

<sup>1053</sup> Revenu d'Extrême-Orient, le commandant de l'escadre propose en février 1876 d'installer sur le *Richelieu* un gong semblable à celui que portent les jonques japonaises et chinoises et dont le son puissant lui paraît aussi efficace que la corne de brume.

tourner de quelques degrés à droite ou à gauche<sup>1054</sup> ». Les exercices de tir apprennent à interpréter tel ou tel dysfonctionnement comme la projection des ceintures des obus de 190 mm, les détonations ayant accompagné les tirs défectueux présentant un « son assez caractéristique » pour remarquer un incident qui ne laisse pourtant aucune trace matérielle ou visuelle<sup>1055</sup>. Bruyant certes, le navire de guerre devient toutefois silencieux avant les exercices et les combats, comme dans les instants qui précèdent les manoeuvres importantes où tous attendent l'ordre communiqué par le maître de manoeuvre ou le roulement des tambours. Rompue par de rares bruits et le coup de sifflet réglementaire, l'immersion d'un homme, lesté d'un boulet, et précipité à la mer « au large de toute côte », est un de ces autres grands et funestes moments silencieux qui suivent les accidents mortels<sup>1056</sup>. Ce qui vaut à la mer vaut aussi à terre, particulièrement dans les opérations délicates comme les descentes et les raids. Commune aux forces armées occidentales, cette capacité à s'envelopper de silence aux heures critiques conduit le commandement à jauger un navire étranger au silence qui accompagne ses manoeuvres. Sous la monarchie de Juillet, la cacophonie des navires de guerre égyptiens et turcs, héritée d'un lointain passé, devient ainsi un indice sûr de leur faible qualité militaire que les désastres de Navarin et de Sinope viennent confirmer.

### **c. Le toucher, l'odorat et le goût : des auxiliaires banalement omis**

Le toucher est rarement évoqué dans les souvenirs et les rapports, pas plus que ne le sont le goût et l'odorat. Rien ici de bien étonnant.

Les officiers supérieurs ne sont pas appelés à servir à la manoeuvre, mais à la commander. Ils ne mettent la main à l'ouvrage que dans les situations les plus désespérées ou graves. L'insertion de la Marine dans l'ère industrielle modifie-t-il la donne ? Quand la filière vapeur est introduite « à la mer » dans les décennies 1825-1840, les officiers commandant ces navires hybrides doivent en effet apprendre sur le tas les embarras, les dangers comme les habitudes de machines. Les impressions tactiles et l'odorat prennent inévitablement une certaine importance professionnelle. Dans les heures qui suivirent la terrible explosion de la machine du *Roland* à Toulon le 24 septembre 1858, un des officiers présents ressentit une sensation de chaleur alors qu'il sortait de la zone la plus dangereuse. Cet enseigne de vaisseau, « provenant des maîtres mécaniciens de la marine » et « habitué dès sa jeunesse à suivre les machines », reconnut avoir été trompé par cette première sensation. « Ayant reçu fréquemment les jets de vapeur sur le visage », il n'éprouva pas l'intensité thermique, avant de se retrouver à l'air libre où la douleur le submergea<sup>1057</sup>. De telles remarques sur l'expérience tactile sont rares. Dans un cours destiné aux mécaniciens du *Kléber*, le commandant Cavellier de Cuverville écrit des houilles maigres qu'elles « tachent peu les doigts » et « sont friables », tandis que les agglomérés de la Marine doivent être « assez durs et compacts » pour être embarqués. Quelques mots à peine pour résumer ce que les maîtres mécaniciens, comme

<sup>1054</sup> J. Kjellgren, *Les Hommes de l'Émeraude*, op. cit., p. 50.

<sup>1055</sup> SHD-T-M, 170 C-149, Commandant en chef de l'escadre, 3 novembre 1878.

<sup>1056</sup> J. Blot, *Campagne (...)*, p. 87.

<sup>1057</sup> Louis Saurel, *Traité de chirurgie navale*, Paris, J.-B. Baillière, 1861, p. 163.

les chauffeurs les plus aguerris, savent et apprennent à leurs aides en mobilisant leur vue, leur toucher et leur odorat<sup>1058</sup>. La rareté des indices retrouvés dans les écrits est, rappelons-le, trompeuse. Que le toucher, l'odorat et le goût aient quotidiennement guidé les officiers dans certaines tâches comment en douter ?

C'est en goûtant le repas des marins avant sa distribution que l'officier de quart jauge la nourriture distribuée aux matelots ; c'est à sa grimace que le coq devine un verdict défavorable. C'est en se rapprochant des côtes la nuit que l'on « sent » au loin la Corse ou la Sardaigne, l'odeur du maquis frappant des sous-marinières émergeant d'un huis clos où règne un lourd fumet d'huiles, de sueur et d'acide. L'odeur et le goût forment également le fond de bien des conversations du carré qui oscillent entre la moquerie flétrissant les « chefs de gamelle » que leur ascétisme mène à doubler le « cap Fayot », et l'admiration pour les tempéraments les plus sybaritiques osant mener leurs administrés vers des éden culinaires, particulièrement étonnants aux Antilles comme en Asie<sup>1059</sup>. Rarement retranscrite dans les correspondances privées, principales dépositaires de ces moments, cette riche expérience gustative et surtout olfactive a été quasiment perdue. Dans une certaine mesure, on peut lui substituer les récits des marins-historiens, tel Jurien de la Gravière<sup>1060</sup>, des marins « gens de lettres ». Si les deux plus célèbres d'entre eux, Pierre Loti<sup>1061</sup> et Claude Farrère<sup>1062</sup>, ont accordé aux odeurs marines et terrestres - ainsi stambouliotes — une certaine importance<sup>1063</sup>, les mémoires de Pallu de la Barrière sur la Crimée abondent également en témoignages olfactifs. Ce dernier souligne ainsi l'odeur musquée et fécale des tziganes, qu'il juge être les vrais animaux de la Crimée. Dans sa mémoire, les souffrances endurées par ses canotiers sont associées à l'odeur de l'absinthe marine, alors « piétinée par tant de milliers d'hommes<sup>1064</sup> ». Ce sont les mêmes dons et les mêmes enjeux semi-littéraires et semi-complaisants qui amènent le commandant Duroch à évoquer l'odeur des gargotes napolitaines comme les parfumeries du souk de Tunis<sup>1065</sup>. Les rapports professionnels sont quasi silencieux, en revanche, sur cet environnement olfactif, sans doute parce que de tels signes ont progressivement perdu leur ancienne importance nautique et relèvent désormais du plaisir individuel ou de la joie esthétique.

Au sein des états-majors, un groupe est toutefois protégé de ces formes (relatives) d'anosmie, d'agueusie et d'hypoesthésie : le corps médical. Avant que l'étude microscopique et

---

<sup>1058</sup> SHD-V-M, 170, GG 2-11, Commandant Cavelier de Cuverville, « L'Aviso à vapeur le *Kléber*. Cours professionnel des Mécaniciens », s. d. (1873-1874).

<sup>1059</sup> A. Sauvaire Jourdan, *La Marine de guerre*, Paris, Vuibert, 1910, p. 196.

<sup>1060</sup> E. Jurien de la Gravière, « Gastronomie chinoise », dans *Aventures gastronomiques extraordinaires. Extraits de récits de voyages du XIX<sup>e</sup> siècle*, Jean-Claude Gawsewitch, 2005, p. 24-28.

<sup>1061</sup> « Ils étaient cinq, aux carrures terribles, accoudés à boire, dans une sorte de logis sombre qui sentait la saumure et la mer ». Ainsi commence le roman de Pierre Loti, *Pêcheur d'Islande*, publié en 1886. P. Loti, *Pêcheur d'Islande*, Calmann-Lévy, 1965, p. 1.

<sup>1062</sup> Claude Farrère, *Trois Histoires (...)*, *op. cit.*, p. 57, 75

<sup>1063</sup> N. Pitsos, « De Paris à Istanbul (...) », art. cité, p. 270.

<sup>1064</sup> L. Constantin (pseudonyme de Léopold Pallu de la Barrière), *Six mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 18-19.

<sup>1065</sup> CV Duroch, *Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 85 et 280.

l'analyse biologique ne s'imposent au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, les médecins et les pharmaciens emploient leurs capacités tactiles, auditives et olfactives à mener à bon terme un examen clinique et pour conduire toute enquête médico-légale<sup>1066</sup>. Les rapports comme les thèses montrent chez certains une finesse du toucher, particulièrement sensible dans la description des atteintes dermatologiques<sup>1067</sup>. Dans leur jugement sanitaire des navires de guerre et des villes arpentées, ces mêmes hommes confient naturellement à leur odorat comme à leur toucher le soin de traduire leurs observations. Les uns débuisquent « un arrière goût styptique » dans l'eau des sources<sup>1068</sup>, les autres, débarquant au Levant, sont frappés par des rues ... « limoneuses »<sup>1069</sup>. Autant de remarques dont leurs pairs et leurs supérieurs devaient apprécier le sel et la saveur à la lecture de leurs rapports et bien sûr en les écoutant rapporter des impressions d'une visite ou d'une consultation.

### 3. 4. 2. Voir le monde en officiers français

Une grande partie des témoignages — écrits ou graphiques — que les officiers de la Marine et des officiers non navigants ont laissés répondent aux attentes de leurs familles comme aux canons esthétiques et culturels de leurs milieux. Le Bosphore et Constantinople, les ports du Levant, les ruines de la Palestine et les Lieux Saints dominent les collections photographiques des officiers détachés au Levant sous le Second Empire. Rien ici de singulier. Les techniques et contraintes de la photographie du XIX<sup>e</sup> siècle, mais également ce que les proches voulaient voir et ce que les marins voulaient fixer s'associent pour entretenir une approche très architecturale d'un Orient vrai et rêvé tout à la fois. Sur ce plan, les officiers-photographes sont bien des touristes.

Les marins voient néanmoins le monde qui les entoure en marins. Les bateaux de guerre certes, mais également les navires indigènes, les chalands et même de simples barges les intéressent pour leurs qualités nautiques, leur singularité, leur beauté. Lecteurs ou non de l'amiral Pâris, beaucoup savent que le patrimoine maritime européen et mondial subit, après 1840, une érosion constante et de nombreux processus d'uniformisation ou d'hybridation. Les dessins comme les photographies des officiers déployés outre-mer portent cette passion des choses de la mer, sans oublier qu'il est plus facile de développer le portrait de l'état-major à bord de son navire que d'aller avec sa chambre noire et ses plaques de verre errer dans l'arrière-pays. Ces marins ou ces hommes de la marine de l'État sont en outre des officiers, porteurs et médiateurs d'une éthique particulièrement exigeante et régulatrice des normes.

Placés du commencement à la fin de leur carrière aux avant-postes de la présence française outre-mer, les marins de l'État vouent un culte intégral à la patrie, devant lequel cèdent les affections et les sympathies confessionnelles. Coquerel, dont la propre grand-mère est britannique et

---

<sup>1066</sup> Encore dans les années 1950, les diabétologues des Hôpitaux de Paris portait le doux surnom de « pipis-sucrés ».

<sup>1067</sup> Joseph-Jules Gueit, *Essai sur le scorbut*, thèse de médecine, Montpellier, 1858, p. 32.

<sup>1068</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), n° 8, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Auguste Reynaud, « Journal des campagnes du transport *Le Dromadaire* depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1823 jusqu'au 6 août 1824 », 21 août 1824.

<sup>1069</sup> *Ibidem*, n° 36, M. Lagrèze, Rapport médical de *l'Éclipse*, 27 juillet 1833.

le père un protestant granitique, est un « albiophobe » nuancé. Admirant sans réserve la grandeur britannique, il est malheureux à la vue de la forteresse de Gibraltar et n'évoque pas sans peine le souvenir de Trafalgar<sup>1070</sup>. Cette passion de la patrie, qui facilite le ralliement du Grand Corps et des états-majors à chaque révolution dynastique et politique, est autant la matrice de préjugés qu'une certaine manière de jauger le monde et les affaires publiques. La fidélité aux institutions, l'attachement à la nation, le sens du bien commun sont autant de critères qui permettent, non sans pharisaïsme, de distinguer les « grands » peuples des autres. Tout médiocres marins et mauvais officiers qu'ils puissent être pour la plupart, les cadres turcs des forces armées ottomanes séduisent leurs homologues français par leur sens aigu de la discipline. L'acceptation stoïque et de la douleur et des servitudes militaires par les soldats ottomans est parallèlement appréciée comme l'indice d'une race martiale. Les mêmes qualités viriles et militaires, telles que l'entend l'éthique combattante occidentale, sont reconnues aux soldats russes, combattus en Crimée, mais également aux prisonniers autrichiens transportés en France en 1859. Leur attitude soumise comme leur bonne volonté leur valent alors l'approbation sans réserve des autorités médicales et des autorités toulonnaises<sup>1071</sup>. Autant de qualités collectives qui accompagnent, trois décennies plus tard, le tableau que le chef d'une mission détachée en Bulgarie dresse des forces armées de cette principauté. Les propos ambigus que les marins portent sur les révolutionnaires italiens de 1848 tiennent, en revanche, à la contradiction de leurs impressions. S'ils sont les désastreux promoteurs du désordre démocratique et pleinement jugés responsables de leur défaite, les chefs des républiques vénitienne et romaine sont aussi perçus et décrits comme des hommes dévoués à la cause nationale, et dont la ténacité inspire de l'estime aux marins français<sup>1072</sup>.

### 3.4.3. Les stéréotypes au hasard des croisières et des drames

Si la profession navale, les doctrines savantes dominantes ou conquérantes, l'expérience combattante enfin façonnent les images collectives que les marins ont des espaces maritimes et de leurs populations, les stéréotypes ne sont jamais simples ni figés.

Cette complexité comme cette mobilité des représentations des sociétés étrangères ne sont pas déterminées par le monde méditerranéen. La variation et, parfois, l'inversion des imaginaires sont assez communes chez les groupes appelés par leur profession à revenir sur les mêmes lieux à quelques années de distance. Les savoirs nouveaux engrangés, le vieillissement du voyageur, la transformation inattendue des lieux, les circonstances imprévues enfin sont autant de raisons de brûler ce que l'on avait adoré et d'adorer ce que l'on avait brûlé. Les marins n'ont pas échappé à cette alternance de bonnes surprises et de déceptions. Analysant l'abandon par le naturaliste français Qouy d'une vision initialement favorable aux Mélanésien qu'il accable de son mépris dans ses

<sup>1070</sup> COQUEREL, p. 186 et 290.

<sup>1071</sup> SHD-V-M, CC 2 956, Rapports médicaux annuels et de fin de fin de campagne, « Rapport sur les blessés français, autrichiens et sur les marins traités à l'Hôpital de la marine de St-Mandrier du 3 juin au 31 décembre 1859, par le docteur Jules Roux, Premier chirurgien en chef de la Marine, Officier de la Légion d'Honneur, membre correspondant de l'Académie de médecine », 31 décembre 1859.

<sup>1072</sup> Cf. Les notes du commandant Pichon dans SHD-V-M, BB 4-2469, « Dossier Mission en Bulgarie (1897-1908) ».

deniers travaux, Bronwen Douglas y voit la conjonction de circonstances défavorables où s'associent la disparition de Lapérouse, l'absence d'une communication linguistique même indirecte avec les insulaires de Vanikoro, la méfiance enfin des habitants. Réunis, ces impressions et ces souvenirs ruinent l'irénisme initial de Quoy et lui font reprendre les thèses et les clivages raciaux qui, depuis le début du siècle, dominent les récits et propos des géographes européens sur le monde océanien<sup>1073</sup>.

Les imaginaires occidentaux sur les mondes méditerranéens mobilisent des savoirs et des clichés vieux de plusieurs siècles, bien plus ambigus et contradictoires que ne le sont les représentations du monde océanien, vraiment découvert après 1760. En 1825, pour tout officier de marine, libéral ou non, la Grèce évoque tout à la fois les compositions du collège, le souvenir d'hommes illustres, tout un train d'images positives — Athènes — et sévères — Sparte—, mais également les thèses sur la perversion byzantine puis ottomane du monde grec qu'entretiennent les rumeurs de piraterie et les propos des philhellènes déçus. Complexes, ces imaginaires personnels et collectifs ne sont pas figés et peuvent être soit lentement modifiés soit brutalement renversés. Les croisières contre la piraterie hellénique, la mort de Bisson, l'attitude hostile de la Grèce avant et durant la guerre de Crimée ont recouvert la compassion qui suivit les massacres de Chios, dont les traces sont pourtant encore bien visibles plusieurs années après l'attaque de 1822. Au sein de la Marine de Louis-Philippe dominent les clichés hellénophobes dont la perfidie supposée des Grecs est le trait dominant. L'hostilité navale au Piémont puis à l'Italie après 1870 se nourrit également d'une suite de griefs. Outre l'ingratitude supposée de la Soeur Latine en 1859, la coopération navale de la Sardaigne à l'unification péninsulaire au second semestre 1860 a été jugée sans complaisance par les états-majors de l'escadre d'évolutions. La concrétion des stéréotypes hostiles que produisent ces tensions et ces péripéties peut toutefois céder sous l'effet d'un événement. Témoin de la résistance italienne à la contre-offensive autrichienne en 1849, le commandant Belvèze alterne entre l'agacement contre un peuple efféminé et son admiration pour une cause désespérée où quelques hommes se révèlent de grands patriotes<sup>1074</sup>. Une décennie plus tard, la perception des chrétiens d'Orient est radicalement bouleversée par les atrocités commises au Liban comme à Damas par les Druzes et les musulmans sunnites avec l'appui direct ou complice des troupes ottomanes. Décrite jusque là comme un groupe opportuniste, privé de tout sens de l'État et justement méprisé par les Ottomans, la société maronite et, de manière générale, la chrétienté arabe dans la diversité de ses rites est cordialement dédaignée par les officiers visitant l'intérieur du Liban, les tribus et clans palestiniens échappant à ces philippiques. Au lendemain des massacres, dont les détails sont connus et authentifiés par les troupes du général d'Hautpoul, le propos change radicalement<sup>1075</sup>. Si les critiques demeurent ici et là sous la plume des officiers de la station du Levant, plus jamais le soupçon de déloyauté et d'opportunisme ne sera avancé. Non seulement le massacre est perçu comme le dernier acte d'une lutte d'influence franco-britannique, mais les marins comme les militaires sont durablement émus par l'attachement francophile des chrétiens catholiques orientaux

<sup>1073</sup> Bronwen Douglas, « L'idée de 'race' (...) », art. cité, p. 175-209.

<sup>1074</sup> Commandant Belvèze, *Lettres (...)*, *op. cit.*, p. 91-117.

<sup>1075</sup> SHD-V-T, G 4-1, Amiral Hamelin au général Beaufort d'Hautpoul, 2 août 1860.

où l'influence éducative des ordres missionnaires est enfin bien comprise<sup>1076</sup>. Mangeur de curés siciliens s'il en est, haïssant et méprisant l'église catholique, le protestant Charles Coquerel abandonne toute animosité en conversant avec un des jésuites de la mission de Syrie, un homme « de premier ordre, comme ils en sont beaucoup », magnifique protecteur d'une foule d'orphelins, et qui, « m'a donné de curieux renseignements sur l'organisation de la montagne et sur une foule de choses dont je n'avais aucune idée, à propos de cette malheureuse question de Syrie<sup>1077</sup> ». Outre la sympathie pour un monde enfin réhabilité par ses souffrances, des considérations proprement militaires ou géopolitiques entrent dans l'appréciation nouvelle des Maronites et des chrétiens de Syrie. Les massacres se sont perpétrés à une certaine distance des côtes sans avoir à craindre d'intervention même symbolique. Une fois les deux grandes vagues de violences commises, la Marine, malgré l'aide occidentale, n'a rien pu faire de mieux que de veiller sur les milliers de réfugiés bloqués dans les ports. Avec un succès incertain, c'est l'armée française (et ottomane) qui participe au repeuplement des villages détruits. Conscients de ses limites opérationnelles, la Marine n'en conserve pas moins l'espoir de pouvoir bloquer de nouveaux massacres et jouer le rôle de bouclier qui, de l'Amérique Latine à l'Extrême-Orient, est celui qui lui est assigné et qui répond à une toute une éthique de l'ingérence navalo-diplomatique constituée en mer Égée entre 1821 et 1830.

---

<sup>1076</sup> « Lettres extraites du Mémoire inédit de l'amiral Gicquel des Touches intitulé Une famille de marins pendant un siècle » (correspondance de l'amiral de Tinan, commandant l'escadre d'évolutions) dans Camille de Rochemonteix, s.j., *Le Liban et l'expédition française en Syrie (1860-1861). Documents inédits du général A. Ducrot*, Picard, 1921, p. 271-40

<sup>1077</sup> C. Coquerel à son frère, (fin du mois de juillet 1861), COQUEREL, p.283-284.

### III. Une mer jamais désenchantée : savoirs anciens et nouveaux mystères

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la connaissance occidentale des espaces maritimes n'est pas homogène. Les mers les plus anciennement parcourues par les marines européennes – la Manche, la mer du Nord, la Méditerranée, mais également les eaux antillaises – ont suscité, au cours des siècles, un corpus de savoirs étoffé, tandis que les parages peu fréquentés par le commerce occidental, telle la mer Blanche, et les zones tardivement découvertes, ainsi le Pacifique Nord, sont incomplètement cartographiés et reconnus. Cette méconnaissance va diminuant lentement au cours du XIX<sup>e</sup> siècle sous les effets combinés des exigences savantes, des entreprises missionnaires comme des ambitions économiques et militaires. À la fin des années 1830, le travail d'exploration des mers du Sud, qui avait été engagé au XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'au début du siècle suivant avant de reprendre après 1815, est largement accompli. La connaissance des eaux arctiques et antarctiques progresse également au premier XIX<sup>e</sup> siècle, bien que la question du passage du Nord-Ouest ne soit pas alors réglée<sup>1078</sup>. Publiés en 1847 et sans cesse perfectionnés, les instructions nautiques et les travaux de Mathew Fontaine Maury sur les vents et les courants des espaces maritimes, principalement atlantiques et pacifiques, jouissent d'une immédiate notoriété. Traduites, ces recherches sont efficacement employées par les croiseurs français qui rapportent de leurs missions d'innombrables précisions<sup>1079</sup>. Durant la guerre de Crimée, la mer Blanche est soigneusement reconnue par les flottes franco-britanniques dont les cartes, mises à jour, sont disponibles au lendemain du conflit<sup>1080</sup>. L'implantation de larges communautés expatriées en Amérique du Sud et l'intégration de ce continent à la première mondialisation exigent de grands travaux portuaires et hydrographiques. La lutte navale et diplomatique contre la traite sur les côtes africaines, dans l'océan Indien comme en mer Rouge se double de travaux hydrographiques de grande ampleur que le mouillage des lignes électriques sous-marins complète tout au long du second XIX<sup>e</sup> siècle. Les relevés des entreprises câblières comme les campagnes naturalistes en eaux profondes entre 1860 et 1890 contribuent à la connaissance de la faune sous-marine atlantique et des grandes profondeurs. Sous le Second empire puis la Troisième République, les campagnes militaires et navales en Indochine imposent également de grands travaux de reconnaissance côtière et fluviale dans les eaux extrême-orientales<sup>1081</sup>. Les relations amicales entre les chefs des services hydrographiques et météorologiques nord-américains et européens comme la généralisation des aménagements portuaires, télégraphiques et sémaphoriques, contribuent à réduire les erreurs ou les ignorances entourant le tracé des côtes dans l'océan Indien comme dans le Pacifique. En 1848, un des agents

<sup>1078</sup> J. -P. Faivre, *L'expansion française (...), op. cit.*, p. 73-74 ; Andrew Lambert, *Franklin. Tragic Hero of Polar Navigation*, Faber and Faber, 2007, p. 7-21, 31-35 ; J. Heffer, *Les États-Unis et le Pacifique (...), op. cit.*, p. 91 et suivantes ; Gillen d'Arcy Wood, *L'année sans été. Tambora 1816. Le volcan qui a changé le cours de l'histoire*, La découverte, 2016, p. 145-174.

<sup>1079</sup> Rapport du CF Lapiere, « Voyage de la frégate *Isis* à Tahiti (avril-novembre 1860) », retranscrit sans indication d'origine dans « La Flotte de Napoléon III-Documents ». [http://dossiersmarine2.org/tem\\_isis.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_isis.htm)

<sup>1080</sup> Andrew Rath, *The Crimean War in Imperial Context, 1854-1856*, Palgrave Macmillan, 2015, p. 77-91, 227-237.

<sup>1081</sup> Marie de Rugy, « Cartographier les confins. Les cartes des commissions de délimitation des frontières entre Chine, France et Grande-Bretagne à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle », *Hypothèses*, 2016/1, (19), p. 27-40 ; I. Knab-Delumeau « La transformation (...) », art. cité, p. 129-131.

du Dépôt de la Marine est détaché en Hollande pour y acheter 40 cartes sur l'Insulinde et en copier 86, sans compter l'acquisition de plusieurs mémoires. La connaissance des courants et des fonds marins dans les deux hémisphères bénéficie également de la convergence des entreprises navales, européennes et nord-américaines, comme des efforts des compagnies télégraphiques<sup>1082</sup>. La météorologie profite, comme l'océanographie, de l'association des efforts privés et publics, tant nationaux qu'internationaux. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, les travaux des marins du commerce et de l'État établissent une première cartographie des courants de l'Atlantique et déterminent les routes les plus sûres et les plus rapides. Dans la seconde moitié du siècle, l'intensité des vents comme leur fréquence directionnelle sont enfin l'objet de travaux de grande ampleur qui consacrent l'émergence de la météorologie maritime<sup>1083</sup>.

### **1. La saturation des savoirs nautiques et naturalistes sur le monde méditerranéen au premier XIX<sup>e</sup> siècle**

En dépit de ces efforts, le degré de savoir entre les espaces maritimes européens anciennement parcourus par les marins européens et ceux qui furent plus tardivement explorés et arpentés demeure inégal. Un seul exemple suffira ici à illustrer ce propos. Entre la fin du Moyen-Âge et le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les touristes, les pèlerins et les érudits - parfois associant ces trois qualités - ont laissé des centaines de récits et de lettres sur leurs pérégrinations au Levant dont les coutumes, les nourritures, les étrangetés sont exposées<sup>1084</sup>. Pas moins de quatorze voyageurs britanniques ont ainsi témoigné par écrit de leur séjour en Crète entre la fin du XV<sup>e</sup> siècle et le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que la société tahitienne est quasi inconnue avant 1760<sup>1085</sup>. Rien de bien singulier par ailleurs, l'invention savante européenne des espaces maritimes ultra-marins commençant réellement à l'âge moderne. Servant dans la station de Terre-Neuve au début des années 1850, le LV Cloué (1817-1889) emploie initialement des cartes datant de 1785 qu'il entreprend alors de réviser. Trois décennies plus tard, le gros des six séances du comité consultatif hydrographique français porte sur les mers tropicales, l'Indochine et la Nouvelle-Calédonie, alors que les dossiers concernant les eaux européennes ne traitent que de corrections mineures<sup>1086</sup>. Il faut ainsi attendre le début du XX<sup>e</sup> siècle

<sup>1082</sup> Philippe Masson, *Marines et Océans*, Imprimerie Nationale, 1982, p. 16-27 ; I. Knab-Delumeau, « La transformation (...) », art. cité, p. 136-137.

<sup>1083</sup> Clément Barniaudy, *Habiter au gré des vents en Méditerranée nord-occidentale*, thèse soutenue le 2 décembre 2016, sous la direction de Dominique Crozat, Université Paul-Valéry, 2016, p. 206-218.

<sup>1084</sup> François Brizay, « Voyager en Méditerranée aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 121-3, 2014, p. 147-163.

<sup>1085</sup> D. Moore, *Dawn of Discovery : The Early British Travellers to Crete*. (...), *op. cit.*, p. 9-12 ; Marguerite Yon, « Larnaca et Kition aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles », *Cahiers du Centre d'études chypriotes*, vol. 41, 2011, p. 21-52. particulièrement les pages 37 et 38.

<sup>1086</sup> SHD-V-M, BB 3-895, Direction générale du Dépôt des Cartes et Plans au ministre de la Marine, VA Cloué, 3 mars 1881 ; SHD-V-M, 9 JJ-2, Comité consultatif, Séance du 2 juillet 1857 ; SHD-V-M, 9 JJ-10, Procès-verbaux et rapports (1880-1881), Comité consultatif, séance du 23 août 1881 ; H. Buchard, *L'Amiral Cloué. Sa vie, Récits maritimes contemporains*, Paris, Ch. Delagrave, 1893, p. 40.

pour que la première carte précise des Kerguelen, découvertes en 1772, soit levée<sup>1087</sup>. Outre-Manche, les travaux du service hydrographique – *Hydrographic Office* – montrent également une forte distorsion entre les mers européennes, dont les cartes précises nécessitent tout au plus une révision routinière, et les eaux ultra-marines dont les côtes, les archipels, les eaux brunes comme les estuaires exigent plusieurs campagnes exploratoires. Entre 1844 et 1914, quatorze navires employés à des missions hydrographiques par l'Amirauté font essentiellement campagne dans les eaux extrême-orientales, pacifiques et australiennes quand, durant la même période, quatre bâtiments travaillent dans les eaux insulaires, trois en mer du Nord et dans l'Atlantique Nord<sup>1088</sup>. Arpentée et cartographiée depuis des siècles, la Méditerranée des Victoriens et des Édouardiens ne bénéficie que d'une attention secondaire. Durant le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, seuls deux navires hydrographes, le *Fawn* (1876-1882) puis le *Stork* (1888-1899), opèrent à l'est de Gibraltar, mais également en mer Rouge et sur les côtes orientales de l'Afrique<sup>1089</sup>.

Le tableau des sciences naturelles confirme l'impression d'une très large connaissance de l'environnement méditerranéen au XIX<sup>e</sup> siècle. Quand Alexis de Tocqueville oppose l'ignorance profonde et des populations et des langues algériennes avant 1830 à la rapide accumulation des savoirs engrangée depuis la prise d'Alger, son propos concerne l'arrière-pays algérien<sup>1090</sup>. Sur toutes les côtes de l'Afrique méditerranéenne, des captifs, des religieux rédemptoristes et mercédaïres, mais également des agents consulaires et des savants ont ramené une manne d'informations ethnologiques et géographiques<sup>1091</sup>, sans lesquelles les grandes expéditions de 1798 et de 1830 eussent été unanimement jugées impossibles<sup>1092</sup>. À la fin du règne de Louis XVI, l'exploration botanique des régences d'Alger et de Tunis est menée systématiquement par René Desfontaines (1750-1833). Publiée en 1798, sa *Flora Atlantica* s'impose comme l'ouvrage de référence des botanistes du premier XIX<sup>e</sup> siècle. Consacrant en 1829 sa thèse de médecine à la « géographie botanique du port de Toulon et des îles d'Hyères », Hubert Lauvergne signale, comme une curiosité, la présence du *panicum repens* dans les marais salants d'Hyères, « découverte dont on douta quelque temps, convaincu alors que le séjour de cette graminée était sur les escarpements du Mont Atlas où M. Desfontaines l'avait trouvée et décrite<sup>1093</sup> ». En revanche, le Britannique Munby ne signale sur les côtes nord-africaines aucune découverte notoire depuis les travaux du même

<sup>1087</sup> <https://www.babelio.com/auteur/Raymond-Rallier-du-Baty/216211>

<sup>1088</sup> I. Knab-Delumeau, « La transformation (...) », art. cité, p. 133.

<sup>1089</sup> Archibald Day, *The Admiralty Hydrographic Service 1795-1919*, 1967, p. 67-81 ; R. O. Morris, « Surveying Ships of the Royal Navy from Cook to the Computer Age », *Mariner's Mirror*, vol. 72, 1986, p. 385-406.

<sup>1090</sup> Alexis de Tocqueville cité par Hugues Moussy, « Le regard des médecins topographes sur l'Algérie coloniale », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 2015, 31 (3 & 4), p. 235.

<sup>1091</sup> Jean-Yves Sarrazin, « Barbarie et régence d'Alger : géographie des lieux et visions du large », dans ouv. coll., *Made in Algeria. Généalogie d'un territoire*, Catalogue de l'exposition au MUCEM, Marseille, MUCEM, 2016, p. 52.

<sup>1092</sup> Mais il est vrai qu'une grande dose d'ignorances et de faux savoirs ont plus fait pour entreprendre des expéditions de grande ampleur — ainsi l'expédition du Mexique — que l'accumulation de savoirs exacts. Serge Sauneron, *L'Égyptologie*, PUF, 1968, p. 6-11 ; J. -Y. Sarrazin, « Barbarie (...) », art. cité, p. 50-71.

<sup>1093</sup> Hubert Lauvergne, *Géographie botanique du port de Toulon et des îles d'Hyères. Motifs qui nous font présager l'entière acclimatation des végétaux exotiques, utiles à l'industrie, à la pharmacie, à l'art naval*, thèse de médecine, Montpellier, 1829, p. 3.

Desfontaines<sup>1094</sup>. Le long des côtes nord-africaines et levantines, les naturalistes de la seconde moitié du siècle ne collectent comme spécimens inédits ou peu connus du règne animal qu'une poignée d'insectes et de coquillages<sup>1095</sup>. Prévôt de l'hôpital de Mers el-Kébir au lendemain de la guerre de Crimée, Charles Coquerel (1822-1867), qui est une des figures de l'entomologie européenne, y trouve certes la matière d'un essai sur les coléoptères de Barbarie. Ce texte pèse peu toutefois dans la production savante d'un savant acclamé, en revanche, pour ses travaux inédits sur les Mascareignes<sup>1096</sup>. La même impression de tarissement des savoirs au Levant est admise par les contemporains. Comme les expéditions d'Égypte et de Morée semblent avoir parachevé trois siècles d'enquêtes naturalistes, il s'agit désormais d'apporter des corrections et des précisions<sup>1097</sup>. En 1866, Charles Martins, directeur du jardin des plantes de Montpellier, se réjouit d'avoir trouvé sur la côte libanaise, au dessus de Beyrouth, à quelques centaines de mètres d'altitude, « le magnifique *Rhododendron ponticum* » qui, « au milieu d'une flore bien connue de figuiers, d'oliviers, de cistes et de mûriers », semblait être « un hôte étranger<sup>1098</sup> ». On est loin des milliers d'espèces nouvelles ramenées alors des Antipodes. Les milieux sous-marins côtiers comme les confins du bassin méditerranéen ont également bénéficié de l'accumulation séculaire des savoirs. Bien avant la publication en 1864 de l'*Histoire naturelle du corail* de Henri de Lacaze-Duthiers, les savants des époques antique et moderne ont engrangé une masse d'informations, de questionnements et d'observations sur lesquels Lacaze-Duthiers organise sa synthèse fondatrice<sup>1099</sup>. Embarquant en 1819 puis, de nouveau, en 1820 sur la *Chevette*, l'EV Dumont d'Urville ramène en métropole une abondante moisson de plantes et un large échantillon d'insectes. Prélevés en mer Égée et sur les bords de la mer Noire, certains spécimens sont alors très peu représentés dans les institutions savantes<sup>1100</sup>. Cette moisson, reconnaît-il toutefois, s'ajoute aux collectes des grands naturalistes et voyageurs des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, tels Simon Peter Pallas (1741-1811), le père fondateur des études botaniques en Russie méridionale, et « l'illustre Tournefort » dont le marin français suit les

<sup>1094</sup> J. Munby, *Flore de l'Algérie ou catalogue des plantes indigènes du royaume d'Alger*, Paris, J.-B. Baillière, 1847, p. ix-xv.

<sup>1095</sup> Maurice Zobel, *Les naturalistes voyageurs français et les grands voyages maritimes du XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle*, Faculté de Médecine de Paris, 1961, p. 96-127 ; Art. « Coquerel (Jean Charles) », BRISOU-SARDET, p. 208 ; art. « Coquerel » et « Coquerel-Fairmaire », BERGER-REY, p. 58.

<sup>1096</sup>[https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles\\_Coquerel](https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles_Coquerel).

<sup>1097</sup> Costas B. Krimbas, « L'expédition scientifique de Morée. Section des Sciences physiques : Pierre angulaire de l'histoire naturelle en Grèce ou début de confrontation et d'influences scientifiques » dans M. -N. Bourguet et al. (dir.), *Enquêtes en Méditerranée (...)*, op. cit., p.159-175. Particulièrement les pages 163-167.

<sup>1098</sup> Charles Martins, *Du Spitzberg au Sahara. Étapes d'un naturaliste au Spitzberg en Laponie, en Écosse, en Suisse, en France, en Italie, en Orient, En Égypte et en Algérie*, Paris-Londres, J.-B. Baillière et fils, 1866, p. 487-488.

<sup>1099</sup> Daniel Faget et Daniel Vielzeuf, « Le vase et le microscope : origines et développement d'une connaissance scientifique du corail rouge de Méditerranée (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle) », *Rives Méditerranéennes*, 57, Dossier : « Autour du corail rouge de Méditerranée. Hommes, savoirs et pratiques de la fin du Moyen Âge à nos jours », Presses Universitaires de Provence, 2018, p. 157-183. Particulièrement les pages 166-167 et 170-172.

<sup>1100</sup> Ces travaux sont réunis dans l'*Enumeratio Plantarum quas in insulis Archipelago aut littoribus Ponti Euxeni annis 1819 et 1820 collegit atque detexit J. Dumont D'Urville*, Mémoires de la Société Linnéenne de Paris, t. I, 1822, p. 265-387 ; Auguste Chevalier, « Les travaux botaniques de Dumont d'Urville », *Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale*, 1951, vol. 31, n° 339, p. 21 ; Y. Jacob, *Dumont d'Urville (...)*, op. cit., p. 36-40.

pas en herborisant aux portes de Trébizonde<sup>1101</sup>. « J'aurai eu l'avantage », se console le futur explorateur océanien, parlant des plantes collectées, « de pouvoir les offrir au Musée et aux botanistes français, dont elles étaient encore peu connues<sup>1102</sup> ». Le savoir médical, culturel ou ethnologique accumulé sur les sociétés méditerranéennes s'enracine également dans un héritage très ancien de connaissances gréco-latines, médiévales et modernes<sup>1103</sup>.

Alors que la classification des sociétés océaniques s'organise autour des catégories raciales qu'élaborent et propagent Dumont d'Urville puis Jean-René Constant Quoy, le tableau comme le portrait « moral » des peuples méditerranéens continuent d'associer, au premier XIX<sup>e</sup> siècle, des savoirs et des préjugés vieux de plusieurs dizaines, voire de centaines d'années<sup>1104</sup>. Durant le voyage d'exploration de la *Chevette* en mer Noire, Dumont d'Urville s'appuie sur les auteurs anciens, particulièrement Strabon, pour jauger les tempéraments des peuples rencontrés et dont l'identité paraît inchangée plus de deux millénaires après que leurs ancêtres supposés ont été décrits. Les poncifs égrillards des Lumières sur la volupté orientale comme les vues hippocratiques sur la mollesse des Orientaux, soumis à la tyrannie du climat asiatique et de leurs despotes, se retrouvent ici et là dans les propos des médecins, des voyageurs et des militaires du premier XIX<sup>e</sup> siècle. Les travaux publiés avant la prise d'Alger s'appuient sur des recherches récentes, mais également sur des textes anciens, français, mais également anglais, allemands et américains<sup>1105</sup>. Avant 1840, c'est donc encore tout un corpus de textes de l'Antiquité latine, classique ou tardive, que les médecins de marine mobilisent pour décrire les tempéraments respectifs des « nations algériennes ». Les impératifs politiques de l'ethnologie impériale mettent certes à mal ce tissu de connaissances, mais la nouvelle division culturaliste et raciale entre les Arabes et les Berbères met plusieurs décennies à être formulée et généralisée<sup>1106</sup>. Pendant ces années de transition, les auteurs anciens, tel Jean-André Peyssonnel (1694-1758 ou 1759)<sup>1107</sup>, sont réédités et continuent d'inspirer leurs lecteurs. En soutenant, en 1859, sa thèse de médecine à Montpellier, l'ancien chirurgien de marine auxiliaire Edmond Kolb divise la société indigène algérienne en six embranchements qui, malgré les logiques coloniales d'essentialisation, reprennent, peu ou prou, les divisions qu'employait Jacques Philippe Laugier de Tassy, un ancien chancelier du consulat de France dans le port d'Alger (1717-1718) dont *L'Histoire du royaume d'Alger* (1724) avait connu quatre éditions au XVIII<sup>e</sup> siècle. La robustesse des Berbères, que Laugier appelle parfois les « Maures des

<sup>1101</sup> M. D'Urville, « Seconde relation (...) », art. cité, p. 163-164, 167.

<sup>1102</sup> *Ibidem*, p. 167

<sup>1103</sup> Pour s'en tenir à l'anémologie, la science des vents, voir Clément Barniaudy, *Habiter au gré (...)*, *op. cit.*, p. 148-149 et p. 199.

<sup>1104</sup> En attendant les conclusions du travail doctoral en cours de Mme Marie Brualla-Challet sur les médecins de la Marine en Océanie (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle), on s'appuie ici sur deux études sûres : Ann Thomson, « La classification raciale de l'Afrique du Nord au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *Cahiers d'études africaines*, vol. 33, n° 129, 1993, p. 19-36 ; Bronwen Douglas, « L'idée de « race » et l'expérience sur le terrain au XIX<sup>e</sup> siècle : science, action indigène et vacillations d'un naturaliste français en Océanie », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, 2009/2, n° 21, p. 175-209.

<sup>1105</sup> A. Thomson, « La classification (...) », art. cité, p. 27.

<sup>1106</sup> *Ibidem*, p. 33-34.

<sup>1107</sup> Jean-André Peyssonnel, *Voyages dans les Régences de Tunis et d'Alger*, 2 vol, Paris, Gide, 1838.

campagnes » ou « des montagnes », la sensualité des Kouloughlis, cette ancienne élite algéro-ottomane, le mépris musulman et européen enveloppant tous les habitants juifs des villes sont ainsi autant de traits communs aux textes de Kolb<sup>1108</sup> et de Laugier<sup>1109</sup>.

### 1. 1. Un monde qui a cessé d'être une terre d'aventures...

Tenue depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle pour l'une des mers les mieux connues du monde, sinon la mieux connue de toutes, la Méditerranée cesse, au début des années 1830, d'être identifiée à l'aventure<sup>1110</sup>. Découvrant « l'île aux serpents » au retour de la croisière hydrographique autour du bassin de la mer Noire, l'EV Dumont d'Urville se faisait une joie de « visiter ce rocher célèbre par le merveilleux que les anciens y avaient attaché, et par les récits fabuleux des modernes : j'eusse vérifié s'il y restait quelques vestiges de la tombe et du temple d'Achille ; si les serpents y sont aussi nombreux, aussi dangereux qu'on le croit communément; enfin j'eusse pu faire la flotte complète de cette petite île ». Las ! La déception est complète et le désenchantement sans nuance : une surface pierreuse, aride, herbeuse, où il reconnut « des fêrues d'une taille élevée », mais aucune trace de ruines<sup>1111</sup>. Les fonds sous-marins semblent également ne rien receler de mystérieux. Le naturaliste britannique Forbes ne donne-t-il pas de l'étagement de la faune marine égéenne un tableau erroné, mais cohérent dont les conclusions, étendues à l'aire méditerranéenne, demeurent en partie incontestées jusqu'au tout début des années 1880<sup>1112</sup> ?

La généralisation précoce des lignes maritimes à vapeur comme l'occidentalisation des ports nord-africains et levantins n'enlèvent certes pas leur étrangeté aux territoires méditerranéens. Les savants comme les hommes de lettres qui ont passionnément aimé le monde méditerranéen — Michelet, Daudet, Sue, Loti, Maurras, Barrès ou Farrère —, témoignent de la fascination qu'exercent sur les Européens ces territoires côtiers, couverts de ruines d'une grande antiquité, souvent dénudés, parfois verdoyants. L'inégale emprise de l'Europe sur les mondes arabe, turc et balkanique où se construisent d'étranges hybridations architecturales, vestimentaires et topographiques ne manque pas également de les frapper. Entré à l'École navale en 1898, l'aspirant de marine Louis de Blois ne trouve guère de charme à la ville d'Alger dont l'europanisation navre ses juvéniles aspirations « orientalissimes », mais Bizerte, Naples, Cadix et La Valette répondent

<sup>1108</sup> Plusieurs indices donnent à penser qu'Edmond Kolb fut chirurgien auxiliaire de la Marine. Son expérience navale fut acquise, sans doute, durant une ou deux campagnes. Les indications biographiques sommaires portées dans sa thèse signalent qu'il fut interne des hôpitaux civils d'Alger. Le sujet comme la dédicace de la thèse, offerte au Dr. A. Bertherand, directeur de l'École préparatoire de médecine et de pharmacie d'Alger, confirment un enracinement algérois ainsi qu'une formation civile.  
Edmond Kolb, *Études sur l'hygiène de l'Algérie*, thèse de médecine soutenue en 1859 à Montpellier, Montpellier, 1859, p. 8-21.

<sup>1109</sup> (Jacques-Philippe) Laugier de Tassy, *Histoire du Royaume d'Alger. Avec l'état présent de son Gouvernement, de ses forces de Terre et de Mer, de ses Revenus, Police, Justice, Politique et Commerce, Un diplomate français à Alger en 1724*, Loysel, Paris, (1724) 1992, p. 44-61. Édition annotée et préfacée par Noël Laveau et André Nouschi, de *L'Histoire du royaume d'Alger*, publiée à Amsterdam en 1724, s. d.

<sup>1110</sup> C. D. Armstrong, « Travel and Experience ... », art. cité, p. 243.

<sup>1111</sup> M. D'Urville, « Seconde relation (...) », art. cité, p. 170.

<sup>1112</sup> Edmond Perrier, *Les explorations sous-marines*, Paris, Hachette, 1891, p. 50-51.

parfaitement à ses attentes d'un monde bigarré et métisse<sup>1113</sup>. À peine débarqué à Tanger fin mars 1889 pour se rendre dans l'intérieur marocain, Loti est — non sans jubilation — capturé par un Orient immémorial<sup>1114</sup>. Mais cette fascination orientaliste, qu'elle soit nord-africaine, stambouliote, « balkaniste », est-elle encore fondée sur le mystère ?

Amenés par leur profession à parcourir des espaces maritimes métropolitains et lointains, les personnels de la Marine comme bien des militaires ont souvent écrit qu'il était vain de décrire les paysages et les ports méditerranéens, tant ils leur semblaient connus de tous. Commandant une très longue mission scientifique en Éthiopie (1839-1843), le LV Lefèvre évoque, mais en passant, les premières semaines de l'expédition : « Nous dirons peu de choses de notre navigation dans la Méditerranée », écrit-il dans l'introduction du *Voyage en Abyssinie*, « car à cet égard peu de choses restent à connaître<sup>1115</sup> ». Dans le rapport qu'il soumet au conseil de santé de Toulon en 1859, le chirurgien-major du vaisseau *Algésiras* renonce à toute topographie médicale des côtes adriatiques, supposant cette matière trop connue de ses lecteurs<sup>1116</sup>. Commentés par Claire Fredj, plusieurs écrits militaires publiés sous le Second empire sont de la même eau puisque leurs auteurs partagent avec leurs lecteurs un regard (très) convenu sur le monde arabo-musulman<sup>1117</sup>. Pour ce qui touche les territoires côtiers égéens et proche-orientaux, tout semble avoir été dit par Chateaubriand et ses épigones. Que reste-t-il encore à dire ? « Les chaleurs de la côte de Syrie sont trop connues », écrit en 1861 le médecin du croiseur *Éclaireur*, de retour des côtes syro-libanaises, « pour qu'il soit nécessaire d'en parler longuement<sup>1118</sup> ». Publiant ses souvenirs à la veille de sa mort, l'amiral François Schwerer, craint sans doute de ne pas pouvoir égaler les tableaux athéniens et grecs de son ami Charles Maurras ou de pasticher Claude Farrère. Il ne tentera donc pas de décrire « les villes et les monuments de la Grèce » où il stationna au milieu des années 1880<sup>1119</sup>. Les historiens des entreprises savantes de la Marine tiennent également pour une chose entendue l'indifférence des médecins, chirurgiens et pharmaciens naturalistes pour les côtes méditerranéennes et leur fascination exclusive pour les mers lointaines. Dans une synthèse récente, Michel Sardet consacre deux pages au jardin botanique de Toulon et considère les collectes et les travaux menés en Méditerranée ou dans les mers périphériques comme des affaires très secondaires, décousues et occasionnelles<sup>1120</sup>.

<sup>1113</sup> Avesnes, *Journal de bord (...)*, *op. cit.*, p. 307-333.

<sup>1114</sup> Pierre Loti, « Journal marocain (15 mars -16 avril 1889) », p. 26. Cité et commenté par A. Krinah, *Image(s) française(s) (...)*, *op. cit.*, p. 239.

<sup>1115</sup> LV Lefèvre, *Voyage en Abyssinie exécuté pendant les années 1839, 1840, 1841, 1842*, t. 1, 1843, Paris, Artus Bertrand, s. d., p. 1.

<sup>1116</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 11, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Alexandre Chaspoul, « Rapport médical sur l'*Algésiras* (1<sup>er</sup> janvier-31 décembre 1858) », 1<sup>er</sup> janvier 1859.

<sup>1117</sup> C. Fredj, *Médecins en campagne (...)*, *op. cit.*, vol.1, p. 318-320.

<sup>1118</sup> SHD-V-M, CC-956, Chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe Cauvin, avis de l'*Éclaireur*, 17 mai 1861.

<sup>1119</sup> Amiral Schwerer, *Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 91-94.

<sup>1120</sup> M. Sardet, *Naturalistes & explorateurs du Service de santé (...)*, *op. cit.*, p. 32-33.

Que la Méditerranée cesse d'être aventureuse et mystérieuse après 1830 est bien une évidence. La suppression des ultimes pirateries nord-africaines et grecques à la fin des années 1820, la conquête du littoral algérien au début de la décennie suivante, la politique réformatrice des gouvernements ottoman, égyptien et tunisien, puis marocain à la fin du siècle, ont progressivement repoussé très au-delà des côtes maghrébines et levantines les fronts pionniers de l'aventure savante et médicales occidentale<sup>1121</sup>. C'est désormais dans le Tell algérien et le grand Sud Marocain, mais également au Soudan comme dans les contreforts caucasiens que l'exploration occidentale rassemble des savoirs cartographiques, ethnographiques et botaniques tout neufs<sup>1122</sup>. Ce sont également, et surtout, dans les confins sahariens, dans les mers du Sud, dans les eaux extrême-orientales voire dans les mondes polaires que les romanciers de la mer, marins ou non, placent leurs forbans et leurs pirates, leurs cités légendaires, leurs Antinéa, leurs ultimes *terrae incognitae*, mais également les Eden et les enfers de l'Occident<sup>1123</sup>.

## 1. 2. ... mais toujours étonnant et changeant

Si la Méditerranée littorale a bien cessé d'être mystérieuse après 1830, elle demeure fascinante et étonnante<sup>1124</sup>. Les mêmes rapports, qui tiennent pour inutile la description des villes et des côtes, abondent souvent en esquisses urbaines. Autant de propos qui démentent donc, ici et là, leur préface désabusée. Alors même qu'il juge, en 1859, les côtes dalmates assez bien connues pour ne pas justifier de description, le chirurgien major de *l'Algésiras* parle longuement de deux aiguades dont il loue la qualité<sup>1125</sup>. Après avoir jugé inutile d'en parler, le médecin major de *l'Éclaireur* décrit minutieusement le climat de la Syrie<sup>1126</sup>. Les *Souvenirs Maritimes* du commissaire de la Marine Girard, historien officieux de la campagne de Tunisie de 1881, comportent de minutieuses descriptions des ports d'Algérie que connaissent pourtant fort bien ce commissaire comme la plupart de ses lecteurs<sup>1127</sup>. Cet intérêt, toujours renouvelé, tient à des causes circonstancielles comme à des raisons plus profondes.

<sup>1121</sup> A. Krinah, *Image(s) française(s) (...)*, *op. cit.*, p. 379-461 ; H. Moussy, « Le regard des médecins topographes sur l'Algérie coloniale », art. cité, p. 232-251.

<sup>1122</sup> E. Cortambert, *Coup d'oeil historique sur les voyages et sur les progrès de la géographie depuis 1800 jusqu'en 1856, extrait de la nouvelle édition de la Géographie de Malte-Brun, publiée par MM. Dutour, Mulat et Boulanger*, s. l., s. é., 1856, p. 29-30 ; *Idem*, *Histoire des progrès de la géographie de 1857 à 1874, Extrait du complément de la Géographie de Malte-Brun, publié par MM. Legrand, Pomey et Cruzet*, Paris, imprimerie de Paul Dupont, 1875, p. 5 ; Hélène Blais, « La carte et le territoire colonial », dans *Made in Algeria (...)*, *op. cit.*, p. 74-97.

<sup>1123</sup> A. Krinah, *Image(s) française(s) (...)*, *op. cit.*, p. 276-277.

<sup>1124</sup> C. Fredj, *Médecins en campagne (...)*, *op. cit.*, vol. 1, p. 318-319.

<sup>1125</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 11, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Alexandre Chaspoul, « Rapport médical sur l'Algésiras (1<sup>er</sup> janvier-31 décembre 1858) », 1<sup>er</sup> janvier 1859.

<sup>1126</sup> SHD-V-M, CC-956, Chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe Cauvin, avis *l'Éclaireur*, 17 mai 1861 ; *ibidem*, « Appréciation raisonnée du Rapport médical de Mr Cauvin chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe, embarqué à bord de l'avis à vapeur *l'Éclaireur* commandé par M. Duroch, Capitaine de vaisseau », 26 juin 1861.

<sup>1127</sup> B. Girard, *Souvenirs maritimes 1881-1883. Journal de bord d'une campagne en Tunisie, en Égypte et dans le Levant sur le cuirassé le « La Galissonnière » qui portait le pavillon de M. Le contre-amiral Conrad, commandant en chef*, Paris, Chamuel, 1895, p. 11-17.

Dans son travail doctoral sur les médecins militaires du Second empire, Claire Fredj signale l'ambition médicale de regarder d'un oeil nouveau et savant des paysages proche-orientaux cent fois décrits, mais note également le désenchantement des officiers de santé<sup>1128</sup>. Appelés par leurs missions à retrouver les mêmes ports, à dix, quinze ou vingt années de distance, les officiers navigants et non-navigants perçoivent les considérables transformations urbaines, portuaires, mais également socio-économiques que provoquent les guerres coloniales comme les rivalités européennes, dont l'Afrique du Nord et les territoires égéens sont des périphéries proches. Durant la guerre d'indépendance hellénique, la Grèce insulaire est si brutalement touchée par les combats et les mesures de terreur ottomanes que certains territoires sont durablement méconnaissables. Après le passage meurtrier des forces ottomanes, le spectacle de l'île de Chios et de son port autrefois « couverts de vaisseaux de toutes les nations » et dont la population livrait « à l'étranger les produits de son industrie » épouvante les marins qui ne trouvent que « des ruines, des déserts et le silence de la mort<sup>1129</sup> ». Après 1830, les effets de la première mondialisation et de l'insertion économique de l'Orient marquent les marins de l'État qui revoient les mêmes ports levantins à quelques années de distance. Parvenant en 1839 dans le port d'Alexandrie, qu'il avait découvert 12 années auparavant, le LV Lefèvre avoue son étonnement devant l'occidentalisation de la ville, qu'il affirme ne pas reconnaître<sup>1130</sup>. En février 1860, le nouveau commandant de la station du Levant, le CV La Roncière Le Noury, établit sa station au Pirée et se rend dans la capitale grecque qu'il avait arpentée lors de la crise de Syrie de 1840. Pas de madeleine proustienne ni de ces réminiscences florales si chères à Colette ici, mais un pesant gruuu d'amers souvenirs : « J'ai retrouvé au bal bien peu de mes anciennes connaissances » admet-il à sa fille à laquelle il décrit gaillardement l'enlaidissement de la reine des Hellènes et l'abrutissement du roi Othon. Sur ce champ de ruines, une agréable surprise : « La ville n'est plus reconnaissable. Ce pays-là est évidemment en progrès<sup>1131</sup> ». La transformation rapide des espaces portuaires maghrébins est également le motif d'étonnements répétés de la part de marins navigant entre Toulon et l'Afrique du Nord. Mobilisé pour servir en mer Noire en 1855, le médecin Charles Coquerel est navré de ne pas pouvoir rester longtemps dans le port d'Alger, cette « lanterne magique perpétuelle » qu'il aurait aimé revoir, le développement comme la beauté de la ville en faisant « un des plus curieux endroits du monde<sup>1132</sup> ». Revenant en avril 1881 dans le port d'Alger qu'il avait vu pour la première fois en 1867, le commissaire de la division navale du Levant se dit étonné et ravi par les changements brièvement observés<sup>1133</sup>. Il y a enfin, et surtout, une appréhension spatiale de plus en plus fine des territoires ce qui permet de comprendre pourquoi les marins français tiennent la mer Méditerranée pour fort bien connue, mais ne cessent d'y trouver des motifs d'étonnement.

<sup>1128</sup> C. Fredj, *Médecins en campagne (...)*, *op. cit.*, vol. 1, p. 319-323.

<sup>1129</sup> SHD-T-M, *Rapports médicaux annuels et de fin de campagne*, vol. 1 (1800-1833), n° 13, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Reynaud, « Journal Historique et médical de la corvette de Sa Majesté *L'Écho* », 17 octobre 1826.

<sup>1130</sup> LV T. Lefèvre, *Voyage en Abyssinie, (...)*, *op. cit.*, p. 4-7.

<sup>1131</sup> Le CV Camille, baron Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 3 février 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 219.

<sup>1132</sup> COQUEREL, p. 183.

<sup>1133</sup> B. Girard, *Souvenirs maritimes 1881-1883 (...)*, *op. cit.*, p. 11-17.

## 2. « Notre mer intérieure, la Méditerranée, est assez bien connue... <sup>1134</sup>» selon l'échelle adoptée

Bien qu'elle aille en diminuant au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, l'opposition entre les mers très bien et incomplètement connues s'avère exacte à l'échelle des grandes aires maritimes et des principaux bassins qui les composent. Quand les marins et leurs contemporains considèrent le monde méditerranéen à petite échelle, le sentiment d'une ample connaissance s'avère justifié autant dans les domaines nautiques que botaniques, zoologiques, mais également ethnographiques. Ces certitudes s'estompent en revanche quand l'appréhension se fait à une échelle plus fine.

### 2. 1. En Méditerranée comme ailleurs, toute connaissance est une question d'échelle et d'expérience

Aux petite et moyenne échelles, les savoirs navals sur les bassins méditerranéens sont, dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, considérables et de bonne tenue. Les procès-verbaux du comité consultatif du Dépôt des Cartes et des Plans de la Marine, une des quatre composantes du service hydrographique, donnent à voir l'ampleur des savoirs accumulés en Méditerranée occidentale et centrale tout au long de l'époque moderne. Sur ce socle se sont superposés les remarquables travaux réalisés, sous l'Empire, dans le nord de l'Adriatique, puis, sous le règne de Louis XVIII, en mer Égée. À ces ressources nationales s'ajoutent les informations transmises par les services hydrographiques britannique, espagnol et napolitain. La masse de données rassemblées sur le bassin occidental de la Méditerranée est donc considérable en 1830. Suite au signalement d'un banc sur une côte espagnole, le rapporteur du comité consultatif du Dépôt des Cartes note, lors de la réunion du 2 juillet 1857, avoir consulté des cartes britanniques et ibériques, ainsi que des relevés français réalisés en 1768 puis en 1793<sup>1135</sup>. Quatre siècles de relations commerciales et politiques entre le royaume de France et les « régences barbaresques » ont également permis aux services spécialisés d'accumuler une moisson d'informations topographiques sur les grands ports nord-africains, complétées par d'importantes reconnaissances militaires<sup>1136</sup>. Constituée en janvier 1830, la section historique du Dépôt Général de la Marine, dispose, à la veille de la prise d'Alger, de plusieurs ouvrages et documents sur l'attaque britannique de 1816, sans compter les copies de dizaines de rapports consulaires et militaires sur cette ville, remontant pour certains au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1137</sup>. Mobilisés, comme leurs homologues français, dans la préparation de descentes et de raids, les hydrographes comme les officiers du génie militaire espagnols avaient mené de nombreux travaux

<sup>1134</sup> Henry Blerzy, « La télégraphie océanique. II. Explorations de la mer. La fabrication et la pose des câbles sous-marins », *Revue des Deux Mondes*, t. 43, 1863, p. 703.

<sup>1135</sup> SHD-V-M, 9 JJ-3, Séance du 2 juillet 1857.

<sup>1136</sup> Dont les pièces sont déposées dans les sous-séries 3 M du Dépôt de la Guerre (3 M 350) et 1 VH du Dépôt des Fortifications (« Places françaises et Algérie »).

<sup>1137</sup> SHD-V-M, 9 JJ-31, LV Parisot au Directeur Général du Dépôt de la Marine, 29 avril 1830 ; *ibid.*, Directeur-Général du Dépôt de la Marine au LV Parisot, 1<sup>er</sup> mai 1830.

de repérage sur les côtes nord-africaines que les services français avaient reçus. À ce corps documentaire s'ajoutaient, enfin, les données que l'ingénieur hydrographe anglais William Henry Smyth rassembla au tout début des années 1820<sup>1138</sup>. La possession de cartes étrangères s'avère indispensable sur des zones où la France opère peu et ne possède pas de bases. Avant d'y mener en 1842 ses propres travaux, le service hydrographique national dispose de cartes italiennes de la Sardaigne assez précises pour pouvoir y reporter, mais fautivement, une roche sous-marine. Après l'envoi d'une division dans le port d'Ancône en 1832, un quart de siècle se passe sans autre déploiement d'envergure, à l'exception de croisières devant Venise durant le printemps des Peuples. Inévitablement, la connaissance du nord de l'Adriatique souffre de cette présence irrégulière et d'autant moins satisfaisante que le trait de côte de certains parages, telles les bouches du Pô, est extrêmement mobile. Fort heureusement, la mobilisation des services hydrographiques européens, dont les travaux sont systématiquement partagés entre les puissances maritimes, permet de disposer de cartes à grande échelle et de les renouveler<sup>1139</sup>. Tandis que les Espagnols et les Britanniques travaillent à perfectionner les cartes des approches atlantiques du détroit de Gibraltar, le royaume d'Italie parvient, à la fin de la décennie 1870, à produire une carte au 1/100 000 des côtes péninsulaires de la frontière italo-autrichienne jusqu'au cap Santa Maria di Leuca<sup>1140</sup>. En 1881, la comparaison de travaux récents sur la côte adriatique amène le comité consultatif du Dépôt des Cartes et des Plans à confronter les avantages et les divergences des cartes italiennes, autrichiennes et françaises. Il ne s'agit donc en Méditerranée que de corrections et de couvrir les interstices entre des relevés nationaux, quand de très larges ignorances enveloppent encore l'hémisphère Sud. Cette même ampleur des savoirs se retrouve dans les sciences naturelles, particulièrement botaniques. Si l'on adopte maintenant une échelle plus fine pour appréhender les savoirs contemporains des espaces insulaires et côtiers, la connaissance des littoraux s'avère inégalement précise et juste et ne répond pas ou plus aux besoins nouveaux de la Marine de la France.

## **2. 1. 1. Des parages imparfaitement cartographiés avant 1840 dans les deux bassins de la Méditerranée**

Les hydrographes français et européens des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles n'avaient produit ni le même volume ni la même qualité d'informations sur tous les espaces côtiers et insulaires du monde méditerranéen. Au second XVII<sup>e</sup> siècle, les côtes du Roussillon, intégré en 1659 au royaume de France, sont peu détaillées sur les guides et les portulans français. Les erreurs sur les cartes de cette province frontalière s'avèrent inévitablement plus nombreuses que ce que donnent à voir les relevés

---

<sup>1138</sup> William Henry Smyth, *Carte de la côte nord de l'Afrique*, 1830 ; *idem*, *Carte des côtes de Tunisie depuis le cap Afrique jusqu'aux Frères par le Capitaine Smythe (sic) secondé par MM. Slateer & Elson*, 1829.

<sup>1139</sup> L'histoire passionnante de ce partenariat est retracée par le contre-amiral William Henry Smyth au soir de sa vie dans l'autobiographie professionnelle qui clôt sa grande étude sur la mer Méditerranée. Cf. William Henry Smyth, *The Mediterranean*, 1854, p. 353-429.

<sup>1140</sup> Ministère de la Marine et des Colonies, *La Marine à l'exposition universelle de 1878*, t. II, Paris, Gauthier-Villars et J. Hetzel, 1879, p. 274-275.

des littoraux plus anciennement intégrés au domaine royal<sup>1141</sup>. Ces inégalités perdurent longtemps. Au début de la Restauration, le littoral du Languedoc et de la Provence ainsi que les côtes de la Corse et des Baléares, ont fait l'objet d'un ample travail cartographique comme les rivages occidentaux de l'Espagne. Entre 1839 et 1842, la bonne connaissance (relative) du bassin occidental est consolidée par une série de quatre campagnes coordonnées par l'ingénieur-hydrographe de la Marine Paul Monnier (1794-1843). Parties de Toulon, ces croisières poussent jusqu'au comté de Nice, alors piémontais, avant de suivre le littoral rhodanien et languedocien jusqu'à Port-Vendres et les versants pyrénéens du Roussillon. Le positionnement des points de sonde par triangulation, en visant trois amers différents depuis le même point de sonde, est alors complété en haute mer par un positionnement astronomique<sup>1142</sup>. Parallèlement, la couverture des littoraux ouest-méditerranéens est renforcée par les travaux des autres puissances navales. Les Britanniques qui, durant la seconde partie des *French Wars*, ont conduit la plupart de leurs descentes sur les côtes catalanes, siciliennes et tyrrhéniennes, s'avèrent très actifs après 1815. La coopération anglo-napolitaine comme l'expérience acquise par les hydrographes de la *Navy* dans les eaux siciliennes permettent ainsi de livrer, en 1823, d'excellentes cartes sur les petites îles centre-méditerranéennes : Ustica, Pantelleria, Lampedusa et Malte<sup>1143</sup>. Ces relevés, régulièrement mis à jour, ne sont pas toutefois universels.

Tant en Méditerranée occidentale que dans le bassin oriental, certains littoraux ne sont couverts que par des cartes disparates et anciennes. Publié en 1703, mais encore réédité un siècle plus tard, le *Portulan de la mer Méditerranée* de Henry Michelot compte significativement, dans l'édition légèrement revue de 1824, 21 notices sur l'ensemble du littoral algérien et tunisien contre 30 pour la seule Corse et plus du double pour les côtes austro-italiennes de l'Adriatique<sup>1144</sup>. Ces insuffisances voire, ponctuellement, ces défaillances tiennent à un faisceau de causes méthodologiques et de conditions politiques défavorables.

Pour être justes, les relevés systématiques exigent des montres exactes et des états-majors bien formés. Leurs repérages prennent alors du temps et demandent des conditions climatiques et politiques favorables. Afin d'affiner les repérages, de faire de l'eau et de se ravitailler, il faut encore toucher terre, ce qui met les canotiers et les officiers débarqués sous la menace de brigands ou d'un parti hostile. Quand le commandant Beaufort cartographie et explore le sud de l'Anatolie, en 1811, son travail est interrompu dans la rade d'Adalia par une révolte militaire qui l'amène à prendre à son bord les soldats vaincus pour leur éviter la décapitation<sup>1145</sup>. De retour au printemps 1812, la rancune des autorités locales l'oblige à renoncer aux repérages comme aux excursions

---

<sup>1141</sup> Léa Tavenne, « Étude géohistorique du risque de naufrage comme révélateur des sociétés littorales. L'exemple des naufrages le long des côtes roussillonnaises, 1740-1790 ». Article en cours de publication. Nous remercions Mme Tavenne pour avoir mis son travail à notre disposition.

<sup>1142</sup> I. Knab-Delumeau, « La transformation (...) », art. cité, p. 129.

<sup>1143</sup> A. Day, *The Admiralty Hydrographic Service (...)*, op. cit., p. 48-49.

<sup>1144</sup> Henry Michelot, *Portulan de la mer Méditerranée, ou Guide des pilotes côtiers, Nouvelle édition corrigée et augmentée de la Description des côtes du Levant, des Isles de l'Archipel, et d'un Extrait des Routes et Distances d'un Port à un autre en milles de France et de Provence*, Marseille, Jean Mossy, 1824, p. 373-384 ; 595-598.

<sup>1145</sup> Raymond Reding, *Beaufort, l'amiral du vent. Une vie de Sir Francis Beaufort (1774-1857)*, Les Indes Savantes, Le Croît Vif, Collection Témoignages Maritimes, 2017, p. 148-153.

archéologiques prévues. Poursuivant ses travaux près d'Ayyas (auj. Yumurtalik), ses marins, descendus à terre pour faire de l'eau et déterminer précisément les points relevés, sont attaqués par des habitants qu'enrage la présence de ces chrétiens étrangers. Durant l'évacuation, provoquée par un malencontreux tir d'intimidation, un *midship* est abattu mortellement. Blessé dans l'affaire, Beaufort ordonne le départ. Non sans sagesse, ce commandant s'en tient à une démonstration navale, avant de quitter la zone<sup>1146</sup>. Interrompue, la reconnaissance britannique de l'Asie mineure n'est pas reprise pendant deux décennies durant lesquelles les merveilles archéologiques reconnues par le futur amiral resteront dans l'ombre. Les Français ont également éprouvé les contraintes militaires et politiques dans leurs entreprises savantes, ici retardées et là annulées. Durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, la résistance locale comme les attaques britanniques mettent progressivement hors de portée du génie maritime la Sardaigne, la Sicile, mais également les Baléares comme l'archipel maltais. Au nord de l'Adriatique (Vénétie-Dalmatie) comme dans les îles Ioniennes, l'établissement des garnisons françaises permet, en revanche, de mener d'importants relevés et de dresser de belles cartes. Le bassin oriental, toutefois, est fermé à la marine de guerre du début du siècle jusqu'à la chute de l'Empire. Malgré la relance en 1816 des travaux hydrographiques dans les eaux du Levant, leur achèvement est loin d'être fini en 1830.

### **2. 1. 2. En Méditerranée occidentale, une connaissance imparfaite des ports sardes et des côtes nord-africaines**

En Méditerranée occidentale, la marine de Louis-Philippe connaît mal le sud de Sardaigne, sur lequel on dispose, avant 1842, de cartes italiennes (anciennes) et britanniques. Il en va de même des îles Lipari dont la carte est fautive ; « les positions si mal déterminées de ces îles » n'étant pas rectifiées avant 1858 par l'ingénieur Benoît Darondeau<sup>1147</sup>. Rien de bien étonnant à dire vrai. Si le nord de l'île a été le théâtre d'une courte campagne au commencement des guerres de la Révolution, la Sardaigne échappe à l'emprise française, républicaine puis impériale ce qui laisse les eaux et côtes insulaires aux seuls marins piémontais et britanniques. Durant le blocus d'Alger (1827-1830) et durant la décennie qui suit sa conquête, la marine de l'État néglige la Sardaigne, mais s'appuie essentiellement sur les ports corses et les Baléares dans l'accomplissement de ses missions entre Toulon et l'Algérie<sup>1148</sup>. L'île piémontaise, en outre, ne produit aucune des ressources forestières ni végétales dont la base de Toulon a besoin. Enfin, ignorant l'île, les lignes commerciales et postales reliant les ports méditerranéens français et levantins soit longent la côte péninsulaire soit rallient directement Malte. Le hasard et l'opportunisme mettent fin à cette indifférence. Jetés sur les côtes sardes par un mémorable coup de vent qui dispersa l'escadre de l'amiral Hugon, le 24 janvier 1841, plusieurs navires trouvent refuge au sud de la Sardaigne dans la

<sup>1146</sup> *Ibidem*, p.156-159.

<sup>1147</sup> SHD-V-M, 9 JJ-3, Séance du Comité consultatif, PV et rapports, 1<sup>er</sup> avril 1858 ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_darondeau\\_benoit.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_darondeau_benoit.htm)

<sup>1148</sup> Edmond Jurien de La Gravière, *La marine d'autrefois : souvenirs de la navigation à voiles : la Sardaigne en 1842 ; le protectorat français à Taïti ; les grandes flottilles*, Paris, Plon, p. 145-150.

rade de Palmas et dans le port de Cagliari<sup>1149</sup>. Une fois les réparations d'urgence conduites, les commandants font connaître avoir trouvé des mouillages sûrs à proche distance des côtes algériennes et corses. Les mois suivants, une mission de reconnaissance des ports sardes méridionaux est enfin décidée.

Entre 1815 et 1830, la connaissance des côtes nord-africaines s'accroît, mais reste inégale. Constituée au début de la Restauration pour protéger les corailleurs travaillant aux environs de Bône, la station navale d'Alger est maintenue tout au long du règne durant la saison estivale<sup>1150</sup>. Avant 1830, les renseignements nautiques les plus précis et sûrs portent sur les grands ports maghrébins : Tanger, Alger, Bougie, Djidjelli, Bône, La Goulette-Tunis, outre ce que les marins savent depuis longtemps des comptoirs corailleurs français au Maghreb (Collo ou La Calle, Tabarka) et d'anciens présides espagnols tel Oran<sup>1151</sup>. Pour d'évidentes raisons, les connaissances sur Alger et son proche littoral sont recherchées par les chefs des forces armées qui trouvent d'intéressantes données cartographiques et militaires dans les récits consulaires étrangers — ainsi les *Sketches of Algier* de William Shaler — et dans les anciens rapports de reconnaissance<sup>1152</sup>. Les ports secondaires, où les intérêts français sont quasi nuls, comme les côtes négligées par le commerce européen, tels les littoraux sud-tunisien ou rifain, ne sont donc connus que de fort loin. Les feuilles montrant le sud de la Régence sont ainsi douteuses avant 1853. Les bancs de sable devant le port de Gabès ne sont pas alors précisément localisés, tandis que le détroit séparant Djerba du continent n'a jamais été reconnu ni sondé<sup>1153</sup>. Désintérêt commercial et surestimation des dangers se conjuguent. Accru par les tensions financières et diplomatiques qui s'accumulent après 1825, le risque corsaire algérien, mais également l'absence d'aménagements sémaphoriques accentuent la prudence des navigateurs. S'efforçant de maintenir le blocus maritime d'Alger, les forces navales déployées le long des côtes algériennes entre 1827 et 1830 sont donc régulièrement confrontées aux erreurs comme aux imprécisions des cartes dont les levés ont été menés sous voiles sans pouvoir vérifier les coordonnées des amers et des points fixes. Commandant un des bricks de cette division, le futur amiral Bruat signale, dans les parages du cap Bengu, l'absence des deux îlots qu'indiquaient les portulans. Quelques heures après ce constat, une roche, non signalée, ébranle le croiseur et lui inflige une sévère voie d'eau, heureusement aveuglée. L'incident confirme l'ampleur des ignorances et des erreurs, à la veille de l'attaque française<sup>1154</sup>. Appelées à se prononcer sur l'expédition décidée par le gouvernement, les autorités navales se montrent donc fort réservées tant la côte algérienne a la réputation d'être dangereuse. Le blocus étroit maintenu devant Alger, mais également les raids, les reconnaissances et les mémoires de l'époque moderne constituent

---

<sup>1149</sup> G. Benoit-Guyod, *Bruat (...), op. cit.*, p. 177.

<sup>1150</sup> A. Rampal, *Les stations navales, (...), op. cit.*, p. 110.

<sup>1151</sup> J. - Y. Sarrazin, « Barbarie et régence d'Alger (...) », art. cité, p. 50-71.

<sup>1152</sup> R. Le Huenen, *Le récit de voyage (...), op. cit.* p. 303.

<sup>1153</sup> SHD-V-M, BB 4-685, LV Dupré au Préfet maritime de Toulon, 18 juin 1853 ; *ibidem*, Le même au même, 19 novembre 1853.

<sup>1154</sup> G. Benoit-Guyod, *Bruat (...), op. cit.*, p. 102-104.

néanmoins un savoir pratique qui se révèle précieux en 1830<sup>1155</sup>. Par la suite, le travail, mené sous l'égide d'Auguste Bérard (1796-1852) et d'Urbain Dortet de Tessen (1804-1879), est gêné par les combats et l'isolement des points d'appui. Stationnant six mois dans le port d'Arzew durant le séjour qu'il fait sur les côtes algériennes en 1835-1836, le jeune polytechnicien Auguste Bravais doit ainsi prendre la tête d'une compagnie de débarquement pour délivrer des soldats ayant imprudemment franchi les limites de la zone d'occupation. Dès son retour, Bravais tente de s'affranchir de ce travail de repérage à terre et travaille, avec succès, à la résolution des erreurs de situation des points de levé sous toiles qui fait l'objet d'une thèse et de quelques communications savantes<sup>1156</sup>.

### 2. 1. 3. Au Levant : beaucoup d'imprécisions et quelques zones négligées

Au Levant, l'expérience des caravaniers et des stationnaires français a permis de constituer un patrimoine de savoirs et de données fort précieux, interrompu au début du siècle. Revenant dans les eaux égéennes et proche-orientales en 1814-1815, la Marine mène de nouveau des relevés côtiers dont les résultats sont déposés dans les archives de la station du Levant<sup>1157</sup>. Outre les grandes reconnaissances hydrographiques que le commandant Gauttier du Parc mène en mer Égée entre 1816 et 1819, plusieurs navires de la station du Levant, comme l'*Émulation*, participent à la refonte des cartes. De l'avis général, ce travail de perfectionnement, achevé en 1819, donne à la Marine « tous les éléments d'une carte exacte de cette mer » et « particulièrement utile au commerce de Marseille<sup>1158</sup> ». Pourtant, toutes les incertitudes, voire les ignorances, sont loin d'avoir disparues dans les décennies 1820 et 1830.

Le passage menant au bassin oriental de la Méditerranée pose problème. Les parages du banc des Esquerquis et des autres bancs qui se trouvent à l'entrée du canal de Malte sont encore tenus en 1840 pour une des zones les plus dangereuses de la navigation transméditerranéenne. Formé de roches presque à fleur d'eau, et de roches sous-marine détachées, sur lesquelles il reste entre deux et douze mètres d'eau, le récif de Keith, dans le canal de Malte, se repère difficilement quelque soit l'état de la mer. Le banc des Esquerquis présente alors les mêmes risques, bien connus certes, mais aggravés par les différences sensibles entre les trois cartes les plus récentes dont disposent la marine de l'État et celle du commerce. Non seulement, ces feuilles divergent sur la localisation de la tête des récifs, mais donnent des profondeurs différentes. Une fois passé le canal de Malte, les marins avouent se méfier des eaux grecques, constellées d'écueils et de rochers. L'emploi systématique de pilotes hellénophones, généralement recrutés parmi les Latins de l'Archipel — des catholiques grecs — et les pêcheurs de Milo (Milos), se révèle alors nécessaire et généralement très utile.

<sup>1155</sup> A. Rampal, *Les stations navales*, (...), *op. cit.*, p. 157-158.

<sup>1156</sup> Bernard Bru, « Auguste Bravais : des mathématiques polytechniciennes pour cartographier les côtes algériennes, 1832-1838 », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 64, 2019, mis en ligne le 01 février 2020, consulté le 24 mars 2020. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/2556>.

<sup>1157</sup> SHD-V-M, BB 4-401, CV Halgan au ministre de la Marine, Mathieu-Louis Molé, 4 avril 1818.

<sup>1158</sup> SHD-V-M, BB 4-406, Auteur non identifié, Rapport du 14 décembre 1819.

Polarisé par quelques ports internationaux, Smyrne, Salonique, Alexandrie, et régionaux — le Pirée et La Canée — le commerce national est si médiocre dans le reste des eaux levantines que les croiseurs français tendent à « briquer » les mêmes côtes et les mêmes routes. La côte méridionale de la Turquie et plusieurs îles, ainsi Chypre avant 1840, sont si peu connues et fréquentées par les marins de l'État que leurs côtes, certains mouillages intéressants et l'intérieur de l'île sont littéralement redécouverts au premier XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1159</sup>.

#### 2. 1. 4. Une connaissances parcellaire de la mer Noire avant la guerre de Crimée

Avant la crise d'Orient de 1853, les savants tiennent pour une chose entendue que la mer Noire, ses périphéries immédiates, — la mer de Marmara, la mer d'Azov, la mer Putride —, et les fleuves qui s'y jettent sont enveloppés d'une certaine obscurité. Les récits sur l'expédition de Crimée de septembre 1854 soulignent également l'ampleur des ignorances passées et contemporaines. En 1867, l'amiral Adolphus Slade, qui a participé à cette campagne, parle de la péninsule criméenne comme d'un territoire alors à peine mieux connu des chefs alliés que le Japon shogunal<sup>1160</sup>. Une décennie plus tard, le *major* Brackenbury, un des pères fondateurs du renseignement militaire britannique, cite un long extrait d'une lettre de lord Raglan dans laquelle ce dernier rappelle au duc de Newcastle ne pas disposer d'informations détaillées sur les défenses de Sébastopol<sup>1161</sup>. Autant d'assertions qui, partiellement fausses à la veille de l'expédition, mais répétées, accrédièrent l'idée d'une offensive mal préparée et lancée en aveugle sur un territoire — la Crimée — et sur un espace maritime complexe — la mer Noire et ses périphéries — pour ainsi dire inconnus. Comme les eaux brunes nord-africaines avant 1830, les informations sont nombreuses avant 1854, mais parcellaires et manquent du degré de précision qu'exige une offensive amphibie.

Débutant au second XVIII<sup>e</sup> siècle, l'invention savante occidentale de la mer Noire prend un tour plus dynamique entre 1780 et 1830. Dans une présentation des savoirs occidentaux sur la mer Noire au commencement des temps contemporains, Charles King ne cite pas moins de douze ouvrages publiés soit en anglais soit en français durant le premier XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1162</sup>. La France participe en effet à ce travail d'acquisition et de perfection des savoirs géographiques et nautiques. À l'extrême fin du XVIII<sup>e</sup> siècle puis au début du siècle, un travail cartographique d'une certaine précision est réalisé par des ingénieurs militaires affectés à l'ambassade en Perse et par des experts de la Marine<sup>1163</sup>. Dans les dernières années de l'Ancien Régime, l'espoir d'ouvrir le marché de la

<sup>1159</sup> Lucie Bonato, « Camille Callier : Un officier instruit de l'armée française qui explora Chypre en 1832 », *Thetis*, 10, 2003, p. 113-142 ; [https://www.academia.edu/35368484/Voyageurs\\_français\\_dans\\_lîle\\_de\\_Chypre\\_au\\_XIX\\_e\\_siècle](https://www.academia.edu/35368484/Voyageurs_français_dans_lîle_de_Chypre_au_XIX_e_siècle).

<sup>1160</sup> Sir Adolphus Slade, *Turkey and the Crimean War : A narrative of Historical Events*, Londres, Smith, Elder and C<sup>o</sup> & Cornhill, 1867, p. 276.

<sup>1161</sup> Général C.B. Brackenbury, « The Intelligence duties of the Staff abroad and at home », *RUSI*, vol. XIX, 1876, p. 244.

<sup>1162</sup> Charles King, *The Black Sea, A History*, Oxford, Oxford University Press, 2004, p. 165-167.

<sup>1163</sup> L. Viven de Saint-Martin, *Histoire des Découvertes géographiques des nations européennes*, Paris, t. III, 1846, p. 141-142.

Crimée aux draps français anime également la prospection de la mer Noire<sup>1164</sup>. Cet intérêt mercantile reprend brièvement avec la paix d'Amiens, qui facilite la création d'une première trame consulaire régionale. Après 1815, le travail de reconnaissance géographique est mené par les seuls agents diplomatiques et consulaires français qui s'intéressent à la mer d'Azov comme au Caucase<sup>1165</sup>. Outre les questions archéologiques, botaniques et géologiques que soulève l'exploration de ces marches méridionales de la Russie, l'essor céréalier de l'Ukraine et des provinces danubiennes ottomanes suscite l'intérêt national pour une aire maritime dont l'intégration commerciale à l'Europe se confirme après 1815<sup>1166</sup>. Un tableau joint à un mémoire rédigé à l'intention du ministre de la Marine et des Colonies précise que 122 navires, dont 94 étrangers, entrés en 1818 dans le port de Marseille « étaient chargés de grains et de légumes », indépendamment des 119 navires (dont 9/10<sup>ème</sup> de navires grecs) chargés de grains venus de Crimée. Avant 1830, la priorité française est donc de disposer de plans éprouvés des grands ports de commerce de la mer Noire, d'autant plus nécessaires que les réalisations des services topographiques russes demeurent ponctuelles avant 1830. Aux enjeux économiques sinon politiques du blé de la mer Noire, que révèle la crise frumentaire de 1816-1817, s'ajoute la situation remarquable d'une province maritime placée au nord de l'empire ottoman. Les grands travaux portuaires et navals engagés sous les tsars Alexandre I<sup>er</sup> et Nicolas I<sup>er</sup> en Crimée comme les ambitions caucasiennes de la Russie confirment le renversement décisif du rapport des forces régional au détriment du Sultan<sup>1167</sup>. Durant et après la première guerre de Syrie (1831-1833), ce déséquilibre, qui nourrit outre-Manche la thèse d'une descente russe sur le Bosphore, incite le Cabinet à détacher des experts des armes savantes dans les Détroits. Parallèlement des marins, détachés ou « en congé », naviguent en mer Noire. Fermée aux marines de guerre occidentales par d'anciennes conventions, reconduites par le traité d'Hunkiar Skelassi et reconnues par le traité de Londres de 1840, cette mer demeure interdite aux grandes escadres de Toulon et de Malte comme à tout croiseur armé en guerre<sup>1168</sup>. L'interdiction ne s'étend pas toutefois aux personnels des marines étrangères, aux yachts et encore moins aux navires marchands. Plusieurs officiers de marine occidentaux passent donc en mer Noire soit sur des navires de commerce soit sur des bâtiments de plaisance qui bénéficient, en droit maritime, d'un statut spécifique. Le fruit de ces efforts français et britanniques, qui seront mis en commun durant l'hiver 1853-1854 et lors des préparatifs de l'offensive de l'été 1854, n'est donc pas vain.

Poursuivant les travaux du marchand Anthoine et du cartographe Barbié de Bocage, la reconnaissance navale des côtes et des ports russes est engagée au tout début des années 1820 par la

---

<sup>1164</sup> M. de Peyssonel, *Traité sur le commerce de la mer Noire*, 2 tomes, Paris, Cuchet, 1787 ; Jules Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, Marseille, Imprimerie militaire de Jules Barile et Boulouch, 1834, p. 145-151.

<sup>1165</sup> F. Bilici, « La France et la mer Noire sous la Restauration », art. cité, p. 655-676 ; Ivan Roussev, « Les premiers pas de la pénétration consulaire française en Bulgarie : le consulat de Varna », dans F. Bilici et al., *Enjeux (...)*, op. cit., p. 677-702.

<sup>1166</sup> SHD-V-M, BB 7-6, Anonyme, « Navigation entre Marseille et le Levant (1816-1819) » ; Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous la Restauration », dans F. Bilici et al., *Enjeux politiques (...)*, op. cit., p. 655-676.

<sup>1167</sup> F. Bilici, « La France (...) », art. cité, p. 666-673.

<sup>1168</sup> Adolphus Slade, *La Turquie, la Grèce et Malte*, Paris, H. Fournier, 1838, t. III, p. 117-118.

*Chevrette*. Parvenant en 1819 dans l'Archipel, ce navire poursuit ses travaux en mer Noire et ramène une masse de données que les *Annales Maritimes* publient en 1821<sup>1169</sup>. Une étroite concertation avec les autorités russes facilite alors le travail cartographique de l'état-major de la *Chevrette*<sup>1170</sup>. Si le commandant Gauttier rectifie, en 1821, de 40 minutes vers l'Est la position de la forteresse de Soukhoum, la supériorité des cartes russes de la côte criméenne sur les relevés français est confirmée<sup>1171</sup>. Parallèlement, des navigateurs et des savants font mieux connaître le régime des courants dans cette mer intérieure, sur laquelle plusieurs ouvrages d'une certaine importance sont publiés<sup>1172</sup>. Plus modeste, le travail des topographes militaires s'apparente, hormis le travail conduit par Sabatier sous la Deuxième République, à une veille. Une notice sur Anapa, extraite en 1828 du *Spectateur Militaire*, s'ajoute « au carton de cette place » à « plusieurs documents, plans et dessins d'ancienne date ». Avant la guerre d'Orient, le dépôt des fortifications dispose également d'un extrait du *Moniteur* sur Sébastopol, dont les fortifications — peut-être reconnues — sont jugées « en bon état » en 1846, ce qui n'est pas bien précis<sup>1173</sup>. Le travail de reconnaissance des défenses portuaires russes et turques est parallèlement l'objet d'efforts britanniques. Au lendemain de la guerre russo-turque de 1828-1829, le CV Edmund Lyons (1790-1858), qui est au service de l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, obtient l'autorisation de visiter les ports russes de la mer Noire dont il observe les ouvrages défensifs, malgré les longues quarantaines qui lui interdisent de débarquer. Pendant une année passée dans les eaux turques, cet officier « brique » également les eaux de la mer de Marmara et des Détroits, retrouvant les lieux où il avait combattu en 1807 au sein de l'escadre Duckworth<sup>1174</sup>. En 1835, deux années après la signature du traité d'Unkiar Skelassi, Adolphus Slade (1804-1877), un demi-solde de la *Royal Navy*, se rend en mer Noire où il observe les manœuvres des bâtiments russes et jauge l'avancement des travaux défensifs à Sébastopol<sup>1175</sup>. Cette recherche relève d'une réflexion plus large sur les mesures à prendre pour sécuriser les Détroits qui font alors l'objet de reconnaissances méticuleuses des officiers des armes savantes<sup>1176</sup>. Inévitablement, les priorités stratégiques occidentales privilégient certains territoires côtiers. Le catalogue des cartes et des plans que publie, en 1859, le *Topographical and Statistical Depot*, qui est l'*alter ego* britannique du Dépôt de la Guerre, dénombre deux cartes de la mer Noire pour la période précédant la guerre de Crimée. La première date de 1788 ; la seconde (étrangère), de 1847.

<sup>1169</sup> Disponible sur la Toile, le résultat est très aisé à consulter. Cf. [https://archive.org/details/bibliotecammb15475\\_1/page/n9/mode/2up](https://archive.org/details/bibliotecammb15475_1/page/n9/mode/2up)

<sup>1170</sup> M. D'Urville, « Seconde relation (...) », art. cité, p. 159.

<sup>1171</sup> *Idem*, « Première relation de la campagne hydrographique de la gabare du Roi la *Chevrette* dans le Levant et la mer Noire pendant l'année 1820 », *Annales Maritimes*, 2<sup>e</sup> partie, 1821, p. 43.

<sup>1172</sup> Cf. George Matthew Jones, *Travels in Norway, Sweden, Finland, Russia and Turkey. Also on the coast of the Sea of Azov and of the Black Sea*, 2 vol, Londres, John Murray, 1827.

<sup>1173</sup> SHD-V-T, 1 VM-299, Fascicule « Dépôt des Fortifications. Places étrangères. Documents postérieurs à 1814 (1838) ». Le cahier fut en réalité employé par la suite et semble avoir été arrêté après 1849.

<sup>1174</sup> S. Eardley-Wilmot, *Life of Vice Admiral Edmund Lord Lyons, 1790 to 1858*, 1898, p. 16; 47-49.

<sup>1175</sup> A. Slade, *La Turquie (...)*, *op. cit.*, t. III, p. 158-207.

<sup>1176</sup> NA-Kew, ADM-5123-14, Capitaine Harry D. Jones, *Royal Engineers*, « Report on the Dardanelles », 16 mars 1834.

Mieux doté, le service hydrographique de l'Amirauté dispose, avant la guerre d'Orient, de cartes réalisées par ses experts (1826-1835), mais couvrant essentiellement les Détroits. Sur les ports russes riverains, l'Amirauté britannique dispose de cartes anciennes (1794) et de feuilles françaises (sans doute tirées des travaux de la *Chevrette*) que le commandant Lyons corrige après son voyage de 1828-1829<sup>1177</sup>. Publiées au début des années 1830, une vingtaine de cartes russes forment l'essentiel des savoirs cartographiques alliés. Ces documents comportent bien sûr toutes les omissions volontaires sur les passes, les profondeurs exactes et surtout les positions littorales<sup>1178</sup>. Le Bosphore et les Dardanelles, comme les défenses maritimes et terrestres, de la capitale ottomane suscitent également un important travail de reconnaissance sous la monarchie de Juillet et la Deuxième République<sup>1179</sup>. L'animosité russe à l'encontre de la Turquie durant l'affaire des réfugiés hongrois (1849) comme la progression des armées impériales sur les côtes circassiennes, amènent toutefois un nouvel effort d'acquisition directe de renseignements. Commandant en 1848-1849 le stationnaire de Constantinople, l'avis à roues la *Vedette*, le LV La Roncière Le Noury travaille durant 16 mois à collecter des informations précises sur la marine de Saint-André et ses activités sur les côtes circassiennes. Son rapport contient, en outre, quelques informations de première main sur les conditions climatiques très singulières de cette mer. La Roncière Le Noury souligne ainsi la difficulté des croisières hivernales sur les côtes circassiennes où le froid et les glaces arrêtent toute activité nautique. Fruit de conversations et de lectures diverses, son rapport ne donne toutefois aucune précision sur les côtes de la mer Noire, le long desquelles La Roncière ne croise pas, ni sur les parages des ports russes<sup>1180</sup>. Tentons ici de reconstituer sommairement les savoirs dont disposaient en 1853 les chefs des escadres alliés.

À la veille de la guerre de Crimée, la mer Noire n'est plus « *mare incognitum* ». Le savoir occidental engrangé sur cette région depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle est donc bien supérieur à ce que l'on sait alors des eaux septentrionales russes. Récents ou non, les travaux cartographiques français et britanniques que les ingénieurs et marins alliés emmènent avec eux en 1853 puis au début de 1854 s'avèrent toutefois insuffisants pour répondre aux besoins d'une stratégie de guerre littorale, qui exige des cartes précises, à grande échelle, donnant en outre beaucoup de détails sur les fonds côtiers.

## 2. 2. Lever les dernières incertitudes au second XIX<sup>e</sup> siècle (1854 env-1888 env.)

Autant la guerre de Crimée que les conflits ultérieurs participent au perfectionnement des connaissances cartographiques en Méditerranée et lèvent les imprécisions et les obscurités et

---

<sup>1177</sup> Ce même officier, quittant la carrière diplomatique qu'il avait embrassée après la création de la monarchie grecque, joue un rôle notable durant la guerre de Crimée en prenant le commandement de l'escadre de la mer Noire.

<sup>1178</sup> *Admiralty catalogue of Charts, plans, views and sailing directions*, Londres, 1855, p. 39-41.

<sup>1179</sup> On pense ainsi au travail du commandant Sabatier (1851) exploité en 1853 par l'équipe du commandant Sourjon (Novembre-Décembre 1853). Cf. SHD-V-T, 1 VM-81, Commandant Sourjon, Rapport, 23 décembre 1853.

<sup>1180</sup> SHD-V-M, 17 GG 1-1, C<sup>mt</sup> Camille de La Roncière Le Noury, « Note sur la marine impériale russe de la mer Noire », 25 février 1849.

permettent d'atteindre le niveau de précision obtenu avant 1830 sur les côtes nationales et certains littoraux ouest-méditerranéens.

## 2. 2. 1. La conquête de l'Algérie exige et permet la cartographie à grande échelle des littoraux nord-africains

Dans les années qui suivent la prise d'Alger, des reconnaissances et des relevés systématiques sont menés pour faciliter la noria de troupes et de matériels nécessaires à la conquête du littoral puis de l'intérieur algérien. Le premier travail de référence est dû au LV Auguste Bérard (1796-1852) qui, épaulé par Louis-Urbain Dortet de Tesson, mène campagne de 1831 à 1833 et livre, quatre années plus tard, les résultats de leurs travaux dans la *Description nautique des côtes des possessions françaises dans le nord de l'Afrique*<sup>1181</sup>. Ce travail pionnier ouvre la voie aux reconnaissances d'Aristide Lieussou qui, entré au service hydrographique en 1836 sous les ordres du célèbre Beautemps-Beauprès, sert initialement en Bretagne, avant de rejoindre en 1839 la Méditerranée, où il fera l'essentiel de sa brève carrière. La création d'une commission nautique sur les ports de l'Algérie dont il est le secrétaire, lui donne ainsi l'occasion de mener le relevé de 17 ports algériens entre 1843 et 1846. Publié en 1850 puis réédité en 1857, son rapport dresse un tableau précis des vents et des courants dominants, décrit les mécanismes de l'érosion littorale et signale les risques majeurs de la navigation littorale. Outre un tableau synthétique du commerce algérien, son rapport décrit les ports existants, les principales rades foraines, avant de proposer les travaux susceptibles de dynamiser les échanges avec la métropole et de garantir la sécurité de la colonie face aux Britanniques<sup>1182</sup>. Très dense, son travail participe bien à la construction d'un savoir savant homogène sur l'Algérie auquel contribuèrent, dans l'intérieur de la colonie, les expéditions savantes et militaires. Parallèlement, la noria que la Marine assume pour le compte de l'armée en Algérie permet de repérer et de signaler les points les plus dangereux. Dans les semaines qui suivent; en 1841, l'abordage par le *Sphinx* d'une roche inconnue, près de Cherchell, l'EV Rivière, attaché à la direction du port d'Alger, mène un travail de reconnaissance sur cette roche, dite « du Sphinx », et la montagne sous-marine dont elle est le sommet. Détaillé dans les *Annales Hydrographiques*, le danger de ce haut-fond est signalé sur le rivage par une « pyramide de pierres blanches »<sup>1183</sup>. À ce socle de connaissances renouvelées et mises en forme par ces pionniers de l'hydrographie algérienne, est apportée une seule grande révision d'importance à la fin du Second empire. L'objet est alors de rectifier certaines erreurs commises par le passé et, surtout, de donner une carte de la côte à très grande échelle. Dirigeant une petite équipe durant cinq campagnes d'été

<sup>1181</sup> Art. « Dortet de Tesson (Louis-Urbain) (1804-1879) », TAILLEMITE, p. 141-142.

<sup>1182</sup> A. Lieussou, *Études sur les ports de l'Algérie*, 2<sup>e</sup> édition, Paris, Paul Dupont, 1857 ; M. C. De Capella, « Notice sur Lieussou Jean-Pierre - Hippolite-Aristide, ingénieur hydrographe de la Marine », Le Mans, 1862, p. 3-7. Tiré à part du *Bulletin de la Société d'Agriculture, Science et Arts de la Sarthe*. Cet hommage comporte un résumé des thèses de Lieussou.

<sup>1183</sup> Max Guérout, « L'épave du Sphinx », p. 13. Communication sans date (C. 2010) disponible sur la Toile (<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02366645/document>) reprenant les conclusions des recherches archivistiques et sous-marines conduites les années précédentes et présentées dans Max Guérout, *Histoires d'épaves*, Catalogue de l'exposition du Musée de Balaguier, La Seyne-sur-mer, 2009.

entre 1868 et 1873, le commandant Mouchez mène le levé systématique des 1 150 kilomètres de côtes en s'appuyant sur la triangulation qui avait été menée les années précédentes par le Dépôt de la Guerre. Impressionnant, pour ne pas dire borgesien, le résultat est à la mesure des 125 500 sondages, des 249 vues de côte, et des milliers d'heures passées dans les eaux brunes. Ce travail préparatoire colossal débouche enfin sur la publication de 60 feuilles au 1/25 000 qui, mises côte à côte, mesurent 54 mètres de long. Conservées au ministère de la Marine, ces cartes des côtes algériennes furent réduites pour le public et le commerce maritime à treize feuilles au 1/100 000, une vingtaine de mouillages et de ports bénéficiant enfin de plans particuliers. Entreprise de perfectionnement considérable des savoirs, le travail du commandant Mouchez parachève l'invention savante du littoral algérien et s'inscrit dans une entreprise élargie à l'ensemble des côtes maghrébines<sup>1184</sup>.

#### a. Une connaissance étendue à l'ouest comme à l'est de l'Algérie

Décisive pour parachever la reconnaissance et la cartographie de ses propres côtes, la conquête de l'Algérie rend également nécessaire une meilleure connaissance des côtes nord-africaines marocaines et tunisiennes, la France considérant le Maroc comme la Tunisie comme relevant de sa sphère d'influence et d'ingérence. D'anciennes relations commerciales et diplomatiques avec le Maroc, les suites diplomatiques et financières de la course salétine, la curiosité érudite n'ont certes pas manqué d'accumuler sur le royaume chérifien une abondance d'écrits et de travaux divers. Ancien membre de la commission scientifique de l'Algérie et chargé de donner une *Description géographique de l'Empire du Maroc*, le géologue Émilien Jean Renou (1815-1902), dénombre 260 essais européens imprimés entre le XV<sup>e</sup> siècle et 1846, sans compter les articles, les cartes, les plans et les vues. Masse impressionnante, mais dispersée, qui n'a pas dissipé l'impression d'inconnu et d'hostilité que les combats passés comme l'isolement du Maroc intérieur entretiennent. La proximité de la forteresse de Gibraltar, un vivace brigandage maritime rifain comme l'hostilité déclarée du Maroc avant 1845, imposent surtout de surveiller de plus près les côtes marocaines méditerranéennes. Confié à l'ancien subordonné de Dumont d'Urville, le très aguerri Vincendon-Dumoulin, le travail cartographique mené dans la zone du détroit de Gibraltar au début du Second empire relève de cette appropriation politico-savante<sup>1185</sup>. Une fois maîtresse de l'Algérie orientale, la France se doit également de disposer des meilleures cartes sur le littoral du beylicat de Tunis, où Paris entend prévenir toute restauration ottomane. Les connaissances sont alors déjà notables. D'anciennes relations entre la France et la Tunisie ont en effet permis d'accumuler, comme en Algérie, d'importantes données nautiques et militaires. L'acquisition et la vérification des renseignements se poursuivent sous la monarchie de Juillet et par la suite, sans aucune difficulté. Les liens économiques et diplomatiques ne cessent en effet de se renforcer entre la France et l'État beylical dont la modernisation des forces armées est menée avec l'aide financière

<sup>1184</sup> CA Mouchez, « Levé hydrographique de la côte de l'Algérie », dans CA Mouchez, *La côte et les ports de l'Algérie du point de vue de la colonisation*, Paris, Chalamel, Avril 1881, p. 31-35.

<sup>1185</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Clément\\_Adrien\\_Vincendon-Dumoulin](https://fr.wikipedia.org/wiki/Clément_Adrien_Vincendon-Dumoulin). Particulièrement le dernier chapitre de cette notice très développée.

et technique de Paris<sup>1186</sup>. Cette ouverture donne aux agents français, tels le capitaine Falbe et le lieutenant-colonel Dauteville en 1841, d'excellentes opportunités pour reconnaître les points les plus sensibles du littoral de la Régence<sup>1187</sup>. Les défenses de la capitale beylicale comme les principaux lieux de débarquement entourant Tunis sont ainsi bien connus des administrations militaire et navale. Au début du Second empire, le nord-est des côtes de l'ancienne régence de Tunis ne suscite pas d'observations particulières du LV Dupré (1813-1881), le commandant du stationnaire de Tunisie, dont les talents hydrographiques et scientifiques ont été révélés par une précédente croisière dans les mers de Chine. La révision des cartes est, en revanche, menée sur les côtes méridionales tunisiennes avec l'aide du *Charlemagne*, qui confie à l'avis deux montres, un théodolite et deux baromètres. Ces reconnaissances sont également l'occasion de prendre langue avec les autorités beylicales des villes portuaires du Sahel tunisien — ainsi à Monastir — et de conduire, parallèlement aux travaux hydrographiques, quelques missions archéologiques<sup>1188</sup>.

### **b. Un travail affiné par l'occupation de la Tunisie**

Ce travail de correction semble avoir été le dernier d'importance avant la mission du commandant Mouchez (1876) dont les relevés et les sondages sur les côtes tripolitaines ne sont pas sans occasionner quelques incidents<sup>1189</sup>. Inévitablement, des reconnaissances tactiques au nord comme au sud de la Régence, accompagnent en 1881 la conquête française. Avant l'attaque du fort de Tabarka au nord-ouest de la Tunisie, le commandant de la *Hyène* mène, en juin 1881, de nombreux sondages tout autour du Cap Bon dont les ouvrages fortifiés et les abords sont décrits<sup>1190</sup>. Le 28 novembre 1881, le contre-amiral Conrad, en charge des affaires navales dans les eaux tunisiennes, détache la *Reine-Blanche* sur la côte nord de Gabès « jusqu'à l'excellent mouillage de la baie de Surkennis, pour trouver le mouillage le plus convenable en vue de ravitailler le poste militaire que le général Logerot doit établir au point stratégique qu'il jugera le plus convenable pour couper la communication entre les Chotts et la mer<sup>1191</sup> ». Parallèlement à ces travaux ponctuels, que la nécessité commande, l'intégration économique et militaire de la Tunisie à l'Afrique du Nord française impose la révision générale des savoirs. Confiée en décembre 1881 à l'ingénieur hydrographe Manen, la cartographie générale des côtes du Protectorat comme les campagnes

<sup>1186</sup> Jean Ganiage, *Les origines du Protectorat français en Tunisie (1861-1881)*, 1959, vol. 1, p. 74-75 ; 114.

<sup>1187</sup> AN-Paris, 5 JJ-349, « Mission du capitaine Falbe : documents hydrographiques concernant le royaume de Tunis (1838-1840) » ; Colonel Reyniers, « Un émule du commandant Boutin, le lieutenant-colonel Dautheville », *Revue du Génie Militaire*, 1<sup>er</sup> trimestre 1956, t. LXXXIX, p. 41-65. L'article avait paru l'année précédente dans la *Revue historique de l'Armée*.

<sup>1188</sup> SHD-V-M, BB 4-685, LV Dupré au Préfet Maritime de Toulon, 9 octobre 1853 ; *ibidem*, le même au même, 19 novembre 1853 ; art. « Dupré (Marie-Jules) (1813-1881) », TAILLEMITE, p. 164.

<sup>1189</sup> SHD-T-M, 170 C-148, Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, VA Fourichon, 25 juillet 1876.

<sup>1190</sup> Anonyme [LV Cluze], « Rapport de reconnaissance de Tabarka d'après le LV Cluze, commandant la canonnière la *Hyène* », *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, n° 18, 1956, p. 419-423.

<sup>1191</sup> SHD-V-M, BB 4-1937, CA Conrad au VA Cloué, Auguste Gougéard, 28 novembre 1881 ; SHD-V-M, BB 3-885, Direction générale du Dépôt des cartes et plans au ministre de la Marine, Auguste Gougéard, 16 décembre 1881.

menées par le LV Servonnet complètent et affinent le travail de leurs prédécesseurs<sup>1192</sup>. Ces entreprises de perfectionnement, dont l'administration des Travaux Publics est la commanditaire, donnent enfin à la Marine une série de feuilles très précises et permettent aux experts de mener à bien le projet de trame sémaphorique retardé par la situation financière de l'État tunisien depuis les années 1860<sup>1193</sup>.

### 2. 2. 2. Au Levant : les bénéfices du partenariat franco-britannique

Suivant un accord conclu sous la Restauration entre les services hydrographiques français et britanniques, le commandant W. Smyth s'occupe de poursuivre la reconnaissance des côtes nord-africaines, tandis que ses homologues français, Gauttier et Allègre, communiquent à Londres les résultats de leurs missions dans l'Archipel puis en mer Noire<sup>1194</sup>. La révision comme le perfectionnement des connaissances régionales sont servis par l'amélioration constante des techniques de calcul et de sondage et par l'emploi croisé des cartes européennes. Pour clarifier les différences notables des feuilles situant et délimitant les bancs des Esquerquis, la rue Royale détache *in situ*, en 1840, deux hydrographes confirmés : le LV Bonard (1805-1867) et l'ingénieur hydrographe Darondeau (1805-1869). Au terme d'une longue croisière, durant laquelle ont été associés la triangulation, le repérage astronomique et le calcul par la vitesse de propagation du son, une carte des bancs des Esquerquis et de Keith lève les dernières incertitudes. Après 1841, l'apaisement des relations turco-égyptiennes facilite la révision des cartes de la Crète et de Chypre. Initialement chargé des côtes crétoises, le commandant Graves de l'*Hydrographic Service* reçoit l'ordre de lever préalablement la carte des côtes chypriotes, qui sera publiée en 1849. Le même officier poursuit ses travaux en Crète l'année suivante, mais est rappelé à la fin de 1850, avant de rejoindre les services du port de Malte où il décède en 1853. Poursuivie en 1851, la triangulation des côtes crétoises est confiée à l'équipe du CF Thomas Abel Brymage Spratt, un des élèves les plus doués de Graves, mais s'arrête avec la guerre de Crimée. Reprenant cette entreprise à l'issue du conflit, le commandant Spratt en vient à bout et publie, en 1860, une carte complète et très admirée du littoral insulaire, ainsi que des instructions nautiques<sup>1195</sup>. Quatre années plus tard, le CF Desmoulins mène de gros travaux de sondage et de triangulation le long des côtes de Syrie et de Chypre<sup>1196</sup>. En 1853, les côtes du golfe d'Alexandrette, où le commerce national est négligeable et

<sup>1192</sup> LV Servonnet et Dr. Lafitte, *En Tunisie. le golfe de Gabès en 1888*, Paris, Challamel et Cie, 1888 ; Jean-Christophe Fichou, « La signalisation maritime en Tunisie (1881-1920) ou les phares de la présence coloniale », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 128, 2010, p. 246-262.

<sup>1193</sup> SHD-V-M, 190 GG<sup>2</sup>-35, Pochette « Pilote de Tunisie pour torpilleurs du cap de Fer (Algérie) à la Tripolitaine ». Cahier de 16 pages R°-V°, par le LV de Lartigue, commandant l'école de pilotage en Tunisie, 1897.

<sup>1194</sup> A. Day, *The Admiralty Hydrographic Service (...)*, op. cit., p. 48-49 ; A. J. Webb, « The Hydrographer Science and International Relations : Captain Parry's Contribution to the cruise of HMS *Chanticleer*, 1828-9 », *Mariners' Mirror*, vol. 96, n° 1, Février 2010, p. 67-68.

<sup>1195</sup> T. A. B. Spratt, *Travels and Researches in Crete*, vol. 1, Londres, John Van Voorst, 1865, p. 1-20 ; MNM, SPR / 2/13, « Coast Description of the Island of Crete or Candia ». *Draft with corrections by Spratt*, 1861. La carte fut publiée en 1860.

<sup>1196</sup> AN-Paris, 5 JJ-342, Mission du CF Desmoulins sur les côtes de Syrie et de Chypre, 1861-1862.

qui sont imparfaitement reconnues, nécessitent une nouvelle campagne hydrographique. Au début des années 1860, les derniers grands travaux cartographiques ont été menés ; il ne s'agit plus alors que de corrections mineures, ainsi le signalement d'une roche, « à l'entrée du port de Milo et non reportée sur les cartes ». Averti, le CA Moulac, confirme, le 4 mai 1869, l'exactitude de l'information, qu'il rappelle avoir signalée l'année précédente<sup>1197</sup>.

### **2. 2. 3. La guerre de Crimée précipite l'accumulation des savoirs sur la mer Noire et ses périphéries (1853-1858)**

Au commencement de la crise d'Orient, les marines française et britannique ont une claire connaissance du potentiel naval russe en mer Noire, mais ne disposent sur les côtes et les ports adverses que d'informations générales et de cartes à petite échelle. Ces données sont donc insuffisantes pour la stratégie de raids que les Alliés, et surtout les Britanniques, entendent mener et dont la mise au point exige une précision extrême des données topographiques<sup>1198</sup>. Ne disposant pas de cartes à grande échelle, les hydrographes alliés doivent encore préciser la nature et la profondeur des fonds côtiers, reconnaître le régime des marées et des vents. Ils doivent enfin s'assurer de la navigabilité des estuaires comme des deltas, déterminer les rades foraines les mieux adaptées à l'expédition militaire. Bref tout manque encore pour bâtir des « dossiers de plage » solides et sûrs couvrant l'ensemble des théâtres possibles : la Crimée occidentale, les parages de la mer d'Azov, les côtes orientales de la mer Noire, les côtes caucasiennes enfin. Une reconnaissance au plus près, conduite par plusieurs équipes alliées et durant plusieurs mois, s'avère donc indispensable pour répondre aux attentes du commandement. Les points du littoral ottoman jugés les plus exposés aux offensives amphibies russes, que l'on craint au début des hostilités, doivent également faire l'objet de missions spécifiques. Les besoins du commandement militaire et de l'escadre Hamelin excèdent enfin considérablement les stocks de cartes dont dispose le Dépôt des cartes et plans de la Marine. Dans un premier temps, le recours aux cartes étrangères, britanniques ou non, comme la copie des documents existants tentent de parer à la pénurie<sup>1199</sup>. Menée dans toutes les capitales européennes durant l'hiver 1853, la collecte des cartes disponibles, essentiellement allemandes, autrichiennes et russes, ne peut toutefois répondre à toutes les questions. Débarquant le 16 novembre 1853 pour reconnaître les environs de la capitale ottomane et les rives du Bosphore, un officier français du génie se félicite de disposer d'une carte allemande au 1-100 000<sup>ème</sup> très précise, achetée à Paris rue de Richelieu, avant son départ, mais qui s'avère « trop petite pour la circonstance<sup>1200</sup> ». De nouvelles campagnes hydrographiques et topographiques s'imposent afin de disposer des relevés comme des plans des côtes à grande échelle dont ont besoin les états-majors comme les commandants des bâtiments de guerre et de transport.

<sup>1197</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant Jaurès au CA Simon, 16 mars 1867 ; *ibidem*, Le même au même, 1<sup>er</sup> avril 1867 ; SHD-V-M, BB 4 879, CA Moulac au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 30 décembre 1869.

<sup>1198</sup> SHD-V-M, 9 JJ-2, « Séance du comité consultatif », 7 septembre 1854.

<sup>1199</sup> I. Knab-Delumeau « La transformation (...) », art. cité, p. 131.

<sup>1200</sup> SHD-V-T, 1 VM 81, Rapport du chef de bataillon du génie Charles Sourjon, 23 décembre 1853.

### a. Premières priorités : parer un raid russe sur les Détroits et préparer l'attaque en Crimée

Durant l'hiver 1853 et le printemps 1854, les travaux hydrographiques, tant français que britanniques, sont conduits sur les côtes turques de la mer Noire (Sinope, Principautés Danubiennes, côte bulgare), dans les Dardanelles et sur les deux rives du Bosphore, où la navigation est particulièrement difficile<sup>1201</sup>. Le commandement entend tout d'abord contrer un raid russe contre la capitale turque<sup>1202</sup> et faire des Détroits sa première base d'opérations<sup>1203</sup>.

Avant l'entrée en guerre des Franco-Britanniques en mars 1854, il s'avère en revanche difficile de reconnaître au plus près les côtes russes où les balises sont enlevées et les phares éteints. Conduits plus ou moins discrètement devant les ports, les sondages conduits par des croiseurs alliés devant les ports russes sont également contrariés par les usages diplomatiques. Une importante mission d'observation du port de Sébastopol, à laquelle participe le LV Bonie, est ainsi menée au début du mois de janvier 1854, mais à distance<sup>1204</sup>. Toutes les informations directes sur l'avancement des défenses de Sébastopol cessent toutefois avec l'entrée en guerre des Alliés, dont les agents consulaires doivent quitter la Crimée et les côtes septentrionales de la mer Noire<sup>1205</sup>. Si les points forts du dispositif russe sont connus et les mouillages proches les plus sûrs bien repérés, il manque une image plus fine des côtes criméennes<sup>1206</sup>. Une fois la destruction des ports russes, tout particulièrement Sébastopol, décidée, l'insuffisance de renseignements sûrs comme l'absence de cartes à très grande échelle se font de nouveau sentir, non sans justifier — opportunément ? — le refus d'une marche rapide contre Sébastopol après la victoire de l'Alma, le 20 septembre 1854. Parallèlement, le repli russe des côtes circassiennes comme le bon accueil des tribus et clans musulmans indigènes aux marins alliés facilitent des missions de repérage en vue d'opérer le débarquement de troupes et de matériels sur le front caucasien<sup>1207</sup>. Ces reconnaissances confiées à un peintre de marine, Durand-Brager, qui avait participé à l'expédition de Mogador de 1844, donnèrent assez de matériaux pour permettre au Dépôt des Cartes et des Plans la réalisation et l'impression de feuilles d'une précision inédite<sup>1208</sup>.

<sup>1201</sup> AN-Paris, 5 JJ 340, « Mission de Ploix et de Manem sur les côtes turques, particulièrement dans la région de Sinope (1854) ». Quatre cahiers dont le 2<sup>e</sup> porte sur Synope (sic) ; *ib.*, 341 A/B, « Mission de Ploix, sondes, topographie et géodésie (Bosphore) », 1854 ; MNM, SPR/3/2, Amiral Dundas au CF Spratt, 9 mars 1854.

<sup>1202</sup> AN-Paris, 5 JJ 340, Ch. Ploix, « Note sur la côte de Turquie comprise entre Constantinople et le village de Kumburgas », s. d.

<sup>1203</sup> Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée. La Marine française dans la mer Noire et la Baltique. Chroniques maritimes de la guerre d'Orient*, Paris, Librairie d'Amyot, s. d., p. 63.

<sup>1204</sup> Rapport du LV Bonie, 7 janvier 1854, *ibidem*, p. 49-52 ; Gérard Arboit, *Des services secrets pour la France. Du Dépôt de la Guerre à la DGSE 1856-2013*, CNRS éditions, 2014, p. 48.

<sup>1205</sup> Major General A. F. Macintosh, *A Military Tour in European Turkey, the Crimea & on the eastern shores of the Black Sea*, vol. 1, 1854, p. 254 ; G. Arboit, *Des services secrets pour la France (...)*, *op. cit.*, p. 49.

<sup>1206</sup> Rapport du LV Bonie, 7 janvier 1854, cité par le baron de Bazancourt : Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...)*, *op. cit.*, p. 52.

<sup>1207</sup> *Ibidem*, p. 77.

<sup>1208</sup> *Ibidem*, p. 77 et 125-127 ; G. Arboit, *Des services secrets pour la France (...)*, *op. cit.*, p. 49.

Devant les difficultés rencontrées sur les côtes criméennes et ukrainiennes, les services spécialisés travaillent tout d'abord sur des cartes étrangères, plus ou moins anciennes, que les agences consulaires et les particuliers leur font parvenir. Réuni le 7 septembre 1854, le comité consultatif hydrographique soutient la proposition de l'un de ses membres qui, ayant examiné deux cartes des côtes de la Crimée – certainement étrangères –, suggère d'en acheter une soixantaine d'exemplaires, « tant pour le service de la flotte que pour les bibliothèques<sup>1209</sup> ». Exposés aux mêmes difficultés, l'*Ordnance Survey* et l'*Hydrographical Department* sont également dépendants des cartes étrangères, autrichiennes et russes, qu'ils reçoivent soit des agents diplomatiques soit d'honorables correspondants. En 1854, un ancien officier du génie militaire en Inde, le *major* Thomas Best Jervis, auquel le gouvernement confie le soin de relever ses services de renseignements militaires, se procure une carte russe de la Crimée puis une carte militaire autrichienne montrant le dispositif militaire adverse<sup>1210</sup>. Au printemps 1854, alors que les forces alliées convergent sur les côtes bulgares, la préparation d'une stratégie de raids en Crimée impose de reprendre les reconnaissances engagées avant l'offensive décisive.

#### **b. La reconnaissance des côtes russes de la Crimée et la découverte de la mer d'Azov**

Commencé devant Odessa en avril 1854, ce travail se poursuit durant l'automne et l'hiver 1854 sur les côtes de la Crimée où les marines alliées n'ont plus rien à craindre des forces navales de Saint-André. Les besoins logistiques des forces alliées comme les aléas d'une navigation dangereuse en hiver exigent la cartographie des rades foraines et le relevé des vents dominants.

Au printemps 1855, la décision d'interrompre les lignes de ravitaillement et les points d'appui russes en mer d'Azov comme dans la mer Putride exige d'y conduire de précises reconnaissances menées, du côté français, par le LV *Le Bris* et par le CF *Cloué*, qui s'était illustré dans l'hydrographie de l'océan Indien. Conduite de concert avec les Britanniques, la mission du commandant *Cloué* associe un impressionnant travail de sondages, essentiel dans une mer peu profonde, à une étude fine des températures, des pressions, des vents et des courants. La description méticuleuse des côtes et des points remarquables accompagne ce travail, que complètent des observations visuelles, tels les effets déformants des vapeurs dans la mer Putride, les remarques des « gens du pays », et d'innombrables détails<sup>1211</sup>. Après le succès des raids amphibies en mer d'Azov, le travail cartographique se poursuit. C'est au commandant *Cloué*, praticien consommé des opérations amphibies, que l'amiral Bruat confie, en octobre 1855, la préparation de l'attaque contre le fort de Kinburn à l'embouchure du Dniepr :

« Je compte sur les connaissances toutes spéciales dont vous avez fait preuve, pour coordonner les résultats de cette exploration. (...) je désire qu'à l'arrivée de l'escadre vous soyiez en mesure de remettre à chaque capitaine un croquis de l'embouchure du Dniepr.

<sup>1209</sup> SHD-V-M, 9 JJ 2, Comité consultatif, séance du 7 septembre 1854.

<sup>1210</sup> Thomas Fergusson, *British Military Intelligence 1870-1914, The development of a modern Intelligence Organization*, University Publications of America, 1984, p. 21.

<sup>1211</sup> G. C. Cloué, *Renseignements hydrographiques sur la mer d'Azoff*, (.), op. cit..

Pour assigner à chaque bâtiment son poste de combat, j'aurai besoin d'un plan construit sur une très grande échelle accompagné d'une vue des forts et des batteries ; vous viendrez me le remettre dès que l'escadre sera en vue, en m'indiquant aussi exactement que possible le nombre des canons, la direction de leurs feux et l'extrême portée supposée<sup>1212</sup> ».

La suspension des hostilités durant l'hiver 1855 et les conditions climatiques quasi polaires régnant dans les eaux criméennes arrêterent les travaux de reconnaissance. La fin des combats permet toutefois aux hydrographes comme aux ingénieurs militaires français et britanniques de mettre au propre leurs repérages et de les diffuser. En 1859, le tout nouveau *Topographical and Statistical Dépôt of the War Office* dispose dans sa bibliothèque de plus de 70 cartes de la Russie dont 20 de la mer Noire, mais également les plans et les vues des ports russes et turcs de la région levés par les experts des forces armées britanniques<sup>1213</sup>. Outre les documents accumulés sur la Russie méridionale, le Bas-Danube et les frontières ouest-caucasiennes de l'empire ottoman sont désormais bien connus. Au lendemain de la guerre d'Orient, le travail de collecte et de publication se poursuit. Se spécialisant dans l'étude des formations deltaïques, le commandant Spratt rassemble assez d'éléments sur le delta du Danube pour en donner en 1858 une étude pionnière qui lui sert, l'année suivante, à contester les vues de Ferdinand de Lesseps sur les côtes égyptiennes<sup>1214</sup>. La diffusion des savoirs accumulés sur la mer Noire et ses mers périphériques est également sensible en France entre 1856 et 1860.

Elle est tout d'abord le fait des correspondants de guerre, des peintres-photographes et des divers voyageurs patriotes qui ramenèrent de la mer Noire et de Crimée d'innombrables images que la gravure démultiplia. Attaché à l'état-major de l'amiral Hamelin, le peintre et dessinateur Jean-Baptiste Henri Durand-Brager (1814-1879) publie vers 1858 un superbe album de vingt-quatre vues des côtes russes et turques dont les principaux ports sont représentés avec un luxe de détails que seule leur observation directe avait rendu possible<sup>1215</sup>. Les expositions des clichés ramenées par des peintres-photographes, la constitution de coûteux albums photographiques, mais également les grands panoramas des champs de bataille familiarisent le public instruit avec un espace maritime lointain, mais désormais bien connu<sup>1216</sup>. Parallèlement, le travail hydrographique est mis à la disposition des marines marchandes européennes. En 1856, le commandant Cloué publie les notes recueillies pendant la campagne de 1855 dans un petit volume, *Renseignements Hydrographiques sur la mer d'Azoff*, accompagné de nombreuses vues de côtes. Au-delà de leur fonction initiale,

<sup>1212</sup> Instructions de l'amiral Bruat, s. d., (début octobre 1854), dans H. Buchard, *L'Amiral Cloué. Sa vie (...), op. cit.*, p. 63. Cette biographie ne dit pas toutefois les divergences ayant opposé les hydrographes français et anglais (Spratt) sur la profondeur du lit des fleuves Bug et Dniepr.

<sup>1213</sup> Col. Henry James, *Catalogue of the maps and views in the Topographical and Statistical Dépôt of the War Office*, vol. 1, Londres, 1859, p. 246-280, p. 375, 747.

<sup>1214</sup> NA-Kew, ADM 1-5692, « Captain Spratt's opinion on the impracticability of establishing a port to the eastward of the mouths of the Nile », 7<sup>th</sup> February 1858.

<sup>1215</sup> Jean-Baptiste Henri Durand-Brager, *Voyage dans la Mer Noire, le Bosphore, la Mer de Marmara et les Dardanelles par H. Durand-Brager. Vingt-quatre vues dessinées d'après nature et lithographiées par Sabatier*, Eug. Cicéri et Ph. Benoist, Paris, Goupil & Cie, s. d. (vers 1855).

<sup>1216</sup> Sylvie Aubenas (sous la dir. de), *Des photographes pour l'empereur. Les albums de Napoléon III*, Bibliothèque nationale de France, 2004, p. 182-185.

toute tactique, ses observations donnent à voir degré de précision bien supérieur à tout ce que l'on disposait en 1854. Ainsi cet extrait :

« La *Flèche d'Arabat* peut être approchée partout à petite portée de canon, avec 4<sup>m</sup>, 5 d'eau. On peut jeter l'ancre tout le long de la flèche, par 5 mètres d'eau, à 6 ou 7 encablures (parfois 5) de la plage ; mais dès que les vents commencent à souffler : il faut lever l'ancre, et s'en aller. (...) »

Une assez belle route règne dans toute la longueur de la flèche, depuis l'extrémité de la *Tonka*, devant *Yéni-Tchesk*, jusqu'au *Fort d'Arabat*. Des pyramides blanches y sont placées de werste (sic) en werste ; il y a aussi de distance en distance des puits d'assez bonne eau douce et quelques cabanes qui étaient autrefois des lieux de relais ou des postes de cosaques<sup>1217</sup> ».

La création en 1856 de la Commission internationale du Danube et de la station du Danube permet enfin d'accumuler une masse de données utiles à la navigation fluviale et deltaïque qui, est rassemblée dans une carte, jugée remarquable par un marin consommé, le commandant Cavalier de Cuverville, missionné en mer Noire en 1863<sup>1218</sup>. Au début des années 1860, le travail de couverture cartographique à grande échelle de la mer Méditerranée et de ses bassins annexes peut être donc tenu comme achevé<sup>1219</sup>.

### 3. La collecte des renseignements hydrographiques : au-delà des sondages et des relevés

Le haut degré de précision et d'exactitude auquel parviennent, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les cartographes de la Marine s'inscrit dans une histoire savante séculaire. Perfectionné par l'emploi d'instruments de plus en plus précis, le premier travail des ingénieurs hydrographes est de collecter le plus exactement possible des données bathymétriques, thermiques et cartographiques. À cette moisson s'ajoutent les observations météorologiques que les officiers de santé sont censés collecter jour après jour<sup>1220</sup>. Pour essentielle qu'elle soit, cette lente et fastidieuse collecte de sondages et de relevés ne peut se faire sans l'aide étrangère tant des États maritimes que des populations. Croisant au plus près des côtes où ils débarquent pour s'assurer de l'exactitude de leurs relevés à la mer<sup>1221</sup>, les hydrographes ont, tout d'abord, besoin de l'accord des autorités étrangères que les agents diplomatiques et consulaires cherchent à obtenir en prenant soin d'écarter les interprétations

<sup>1217</sup> « Ceci a été écrit en octobre 1855 » prend soin de préciser le commandant Cloué dans une note de bas de page. G. C. Cloué, *Renseignements hydrographiques (...)*, *op. cit.*, p. 66.

<sup>1218</sup> SHD-V-M, 17 GG 4, LV Cavalier de Cuverville au CA La Roncière Le Noury, CEM, 6 août 1863.

<sup>1219</sup> Avant que la crise d'Orient de 1875-1878 n'oblige l'Amirauté britannique à relancer de grands travaux d'investigation dans la zone des Détroits, ces travaux furent le socle de toute connaissance nautique sérieuse de la mer Noire.

<sup>1220</sup> AN-Paris, 5 JJ-349 bis, « Observations météorologiques du chirurgien major Maréchal. Méditerranée-Mer Noire, *La Vigie* (29 mai 1855-10 septembre 1856) ».

<sup>1221</sup> Mise au point au début du siècle par les Britanniques et les Français, la méthode de positionnement des points de sonde par triangulation passe par trois visées simultanées sur des amers différents depuis le même point de sonde. Encore faut-il être absolument certain de la position du point retenu. Olivier Chapuis, « De l'Hydrographie à l'Océanographie », dans C. Buchet (dir.), *Sous la mer : le Sixième continent, Actes du colloque international tenu à l'Institut Catholique, de Paris (8-10 décembre 1999)*, Paris, PUPS, 2001. p. 118-119

malveillantes ou soupçonneuses<sup>1222</sup>. Outre les informations que leur donnent les officiers des armes savantes et des marines de guerre étrangères, les hydrographes sont également amenés à recueillir ce que les gens de mer rencontrés disent des rades, des eaux brunes, des caps qu'ils connaissent depuis leur enfance.

### 3. 1. La coopération étrangère : un préalable très utile

Une fois l'objectif de la mission hydrographique défini et admis, la rue Royale recherche le concours sanitaire et logistique des administrations étrangères afin que le navire désigné puisse mener à bien ses longues recherches. Non seulement, on demande l'autorisation de faire de l'eau sur place, mais également de se ravitailler. La réussite de la triangulation suppose enfin de mettre à terre des équipes chargées des points remarquables dont la position doit être vérifiée. Ce partenariat ne pose guère de problème en Europe méditerranéenne, parce qu'il bénéficie au commerce maritime régional et démontre le degré de civilisation de la puissance qui apporte son aide<sup>1223</sup>. Décidée en 1841, une mission cartographique au sud de la Sardaigne est annoncée aux autorités navales à Turin dont l'assistance est inconditionnelle. Confiée au LV Edmond Jurien de La Gravière, commandant la *Comète*, cette reconnaissance débute en mai 1841, pour s'achever en août 1842. Recevant ses notes, le service hydrographique parisien peut alors corriger les cartes des golfes de Cagliari, de Palmas et de Saint-Pierre, les trois rades les plus utiles aux forces navales nationales. Parallèlement, Jurien de La Gravière s'efforce de faire la lumière sur l'un des derniers mystères nautiques méditerranéens : la localisation d'une roche sous-marine au sud de l'îlot du Toro, le point le plus méridional de la Sardaigne<sup>1224</sup>. L'aide étrangère n'est pas le monopole des vieilles puissances maritimes ni des plus développées. Deux décennies auparavant, la mission hydrographique de la *Chevrette* en mer Noire avait supposé l'accord préalable des Ottomans qui laissèrent le navire, une fois désarmé, remonter les Détroits et rejoindre la mer Noire. Deux hommes furent également mis à la disposition du commandant Gauttier. L'aide que cet hydrographe reçut ultérieurement des Russes fut également constante. Dès le commencement de sa mission sur les côtes impériales, le commandant français embarque un capitaine de frégate et des timoniers russes détachés pour l'assister. L'état-major de la *Chevrette*, qui dispose de cartes russes données ou achetées, peut enfin compter, tout au long de sa croisière, sur l'aide des autorités portuaires en Crimée comme au Caucase. Sous la surveillance des forts côtiers tenus par l'armée russe en Circassie, les personnels du bâtiment renouvellent leurs vivres et nouent quelques contacts avec les chefs et notables locaux, soumis de fraîche date. Rien ici de bien singulier dans cette assistance étrangère que l'on se doit

<sup>1222</sup> SHD-V-M, BB 3-692, Consulat de France à Gibraltar au ministre de la Marine, Théodore Ducos, 10 janvier 1855 ; A. Day, *The Admiralty Hydrographic Service (...)*, *op. cit.*, p. 61.

<sup>1223</sup> Cette question de la confiance dans la circulation des données sensibles est traitée en quatrième partie.

<sup>1224</sup> En dépit de l'aide sarde et d'un renforcement de l'encadrement, composé d'hydrographes confirmés, la localisation s'avéra un échec. Le calme plat ne facilita pas le repérage de la roche qui aurait été plus aisément repérée par les brisants accompagnant de gros coup de vent de O.S.O. Capitaine de Corvette E.[dmond] Jurien de La Gravière, *Note sur le danger signalé au sud du Toro (dans la Méditerranée)*, Paris, Imprimerie Royale, 1843, p. 7. Extrait des *Annales Maritimes et Coloniales*, Novembre 1842 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Archipel\\_des\\_Sulcis](https://fr.wikipedia.org/wiki/Archipel_des_Sulcis).

entre grandes puissances maritimes pour des entreprises utiles au bien commun comme au commerce. Les Britanniques, qui ont tissé durant la seconde guerre de Syrie des relations privilégiées avec les Ottomans, bénéficient également de leur soutien direct pour mener à bien leurs travaux en Crète (1851-1861) comme à Rhodes (1846-1853).

Travaillant des semaines durant à la triangulation des côtes, dans les eaux brunes d'une île ou d'une côte, cherchant leurs vivres et leur eau dans les ports et les rades, offrant parfois aux populations leur assistance médicale, les personnels des bâtiments hydrographiques sont amenés à rencontrer ceux qui, de près ou de loin, hantent les côtes et les eaux brunes. En 1859, les lords de l'Amirauté reçoivent la traduction d'une note française sur les côtes occidentales du Maroc qui s'appuie sur les propos d'un officier marseillais de la marine marchande habitué à ces parages<sup>1225</sup>. Ce sont également les « gens du pays » que l'on sollicite pour connaître l'exposition aux vents d'une baie peu fréquentée, la présence de rochers à fleur d'eau, le détail d'une baie où l'on veut conduire un débarquement. Les pilotes, les pêcheurs, les gardiens de phares, les douaniers, les « gens du pays », pêcheurs itinérants ou non, sauniers ou bergers, sont également appelés à fournir divers renseignements nautiques dont la transcription comme le traitement supposent de la patience, de la prudence et du tact<sup>1226</sup>. Chargé de la formation des polytechniciens admis au corps des hydrographes, le très estimé Charles-François Beautemps-Beaupré (1766-1854), prêche en 1829 cette prudente confiance dans la conduite de ces enquêtes orales :

« Un ingénieur doit interroger sans cesse les pilotes et les pêcheurs qu'il emploie. Avoir l'attention de répéter souvent les mêmes questions. Et surtout ne jamais réprimander ces hommes estimables, quand il reconnaît qu'ils se trompent sans avoir l'intention de le tromper<sup>1227</sup> ».

Invitation pressante mais qui, par sa mise en garde — « Et surtout ne jamais réprimander » —, montre une variété de sentiments allant de l'estime au dédain.

### 3. 2. Savoir interroger les gens de mer sans naïveté et sans dédain

Quand les interlocuteurs des hydrographes sont des marins de l'État ou des militaires voués à la défense des côtes, artilleurs et sapeurs, la similitude des savoirs et des méthodes rend fort aisé l'enregistrement des données. Les marins de l'État de toutes les nations occidentales doivent en effet tenir à jour un journal de bord où les faits nautiques notables, la pression de l'air, la direction des vents comme leur force, sont enregistrés. C'est par le croisement des indications fournies par les croiseurs français servant sur la ligne Toulon-Alger, que les ingénieurs hydrographes Bernard et Lieussou dégagent la prépondérance des vents traversiers Est et Ouest et la « prédominance des

<sup>1225</sup> NA-Kew, ADM 121-72, « *Hydrographic Matters, Remarks on the Western Coast of Morocco by Cn D'Herbington of His Imperial Majesty's Steam Frigate Foudre* », 24 Novembre 1859. Il s'agit sans doute du CV Poucques D'Herbington (1807-1900).

<sup>1226</sup> AN-Paris, 5 JJ-345, « Royaume de Naples, Renseignements divers pris auprès des pilotes et autres », 1854-1855.

<sup>1227</sup> O. Chapuis, « L'École (...) », art. cité, p. 35.

vents d'O. sur les vents d'E. » sur les côtes algériennes<sup>1228</sup>. Le partenariat avec les navires du commerce, dont l'Américain Maury et le Britannique Reid tirèrent des bénéfices considérables dans leurs ouvrages sur les courants et les ouragans de l'Atlantique Nord et des Antilles, est en revanche plus irrégulier. Les informations météorologiques rassemblées par les bâtiments du commerce se sont avérées « sans suite et sans uniformité », met en garde l'ingénieur Lieussou dans son travail sur les côtes algériennes<sup>1229</sup>. Sans doute, faut-il voir dans son dédain la critique d'une navigation trop empirique et routinière. Le ton se fait moins vif à propos des commandants des paquebots des compagnies maritimes, qui sont souvent d'anciens officiers de l'État et dont la consignation régulière des faits nautiques facilite la collecte des informations sûres d'emploi.

Les obstacles linguistiques, mais également de notables différences sociales et culturelles peuvent alimenter un fond de dédain et de méfiance à l'encontre des « gens des côtes » étrangers ou nationaux. Si les pilotes grecs jouissent d'une réputation exceptionnelle jusqu'au second XIX<sup>e</sup> siècle, la valeur de leurs pairs italiens et turcs ne fait pas consensus<sup>1230</sup>. Évoquant la croisière de la *Chevrette* en mer Noire, Dumont d'Urville souligne l'apathie du pilote turc, « personnage froid, impassible » qui, indifférent aux échouages, fumait sa pipe pour ne retrouver son ardeur qu'à la nouvelle d'une attaque de pirates abkhazes<sup>1231</sup>. Concluant sa relation, l'enseigne de vaisseau tient la médiocrité des pilotes turcs de la mer Noire pour l'une des causes des fréquents naufrages accablant le commerce régional<sup>1232</sup>. Nécessité fait loi, bien sûr. Durant la guerre de Crimée, le recours aux gens de mer indigènes est avéré par les officiers se livrant aux travaux hydrographiques. Chargé en 1855 de coordonner la cartographie des côtes de la mer d'Azov, le CF Cloué interroge régulièrement des habitants (« gens du pays »), peut-être russes, ukrainiens ou tatars, dont la voix se fait entendre ici et là dans le travail qu'il publie en 1856. Évoquant les effets combinés de l'évaporation estivale et des vents frais du N.E., le commandant Cloué, quelque peu sceptique, rapporte que, selon ses interlocuteurs, « les eaux baissent de plus de 8 pieds (2,40 m.) devant Taganrog, c'est-à-dire qu'on reste presque à sec<sup>1233</sup> ». La nature des formations sableuses dont l'accumulation rapide le frappe, mais également l'importance des ressources halieutiques comme la recherche des mouillages les plus sûrs sont autant d'occasions de questionner d'autres autochtones. Résumées bien plus que retranscrites, leurs paroles brisent la suite monotone des relevés et des descriptions<sup>1234</sup>. Chargés d'enregistrer les variations climatiques, les officiers de santé se montrent également à l'écoute des savoirs nautiques populaires. Servant en 1855-1856 sur le brick la *Vigie*, le chirurgien major Maréchal rapporte en août 1855, sous la rubrique « Remarques Générales », cette

<sup>1228</sup> A. Lieussou, *Études sur les ports de l'Algérie*, op. cit., p. 6.

<sup>1229</sup> *Ibidem*, p. 5.

<sup>1230</sup> Sur les pilotes grecs du Levant on se reportera aux pages consacrées aux risques de la navigation dans cette même première partie, au chapitre III (« Une mer plus sûre ? »).

<sup>1231</sup> M. D'Urville, « Première relation (...) », art. cité, p. 10.

<sup>1232</sup> *Ibidem*, p. 51.

<sup>1233</sup> G. C. Cloué, *Renseignements hydrographiques (...)*, op. cit., p. 69.

<sup>1234</sup> *Ibidem*, p. 66 et 69.

précision sur les vents du N. et N. E. qui, dans cette saison, sont des « brises constantes (...) presque toujours précédées ou accompagnées de signes que les pilotes et les gens du pays considèrent comme infaillibles : un coucher de soleil rougeâtre ou jaunâtre, une voute étoilée, très brillante, une paume plus ou moins marquée dans le lit du vent accompagné de petits cumulus épars & passant rapidement & très haut au zénith (...)»<sup>1235</sup>.

Au second XIX<sup>e</sup> siècle, la perfection croissante des cartes rend-elle de moins en moins fréquente cette coopération au Levant ? Sans doute. Les conditions matérielles comme la marche d'un navire de guerre ne présentant plus rien de commun avec le monde des pêcheurs grecs, le recours à ces derniers comme pilotes se fait plus rare et plus critique. L'habitude multiséculaire d'un dialogue est toutefois maintenue ponctuellement sur les côtes nationales et coloniales. Informé par un pêcheur de la localité d'Ajaccio de la présence de roches sous-marines indétectées, le commandant de la Marine en Corse fait interroger d'autres pêcheurs dont l'un, décédé récemment, avait signalé une autre roche « à environ 1 mille de l'écueil du tabernacle à peu près dans les relèvement suivants : par l'isthme de la presqu'île Parata et San Angelo, par la chapelle des Grecs ». Poursuivant l'enquête, le CV Krantz prend l'avis des guetteurs du sémaphore des Sanguinaires, qui « auraient vu lors du dernier coup de vent la mer briser dans les parages de l'endroit indiqué<sup>1236</sup> ». Le travail hydrographique dans le golfe de Gabès et l'enquête sur les pêches tunisiennes que mène le LV Servonnet à la fin des années 1880 témoignent également de nombreux échanges avec les différentes populations grecques, maltaises, italiennes et arabes qui hantent les eaux méridionales de la Régence<sup>1237</sup>. Reconnaisant sa dette envers eux, le commandant Hennique prend soin de remercier chaudement les deux pilotes l'ayant assisté, Domenico Tortorici et Baptiste Torrente, dont la connaissance du maltais comme des parlers siciliens et l'entregent lui permirent de questionner les pêcheurs sud-européens nombreux dans ces parages non, sans doute, obtenir de informations sur les populations arabes que la récente conquête de leur pays et la concurrence halieutique rendaient peu prolixes pour ne pas dire hostiles<sup>1238</sup>.

#### 4. Nouvelles questions, nouveaux mystères

Si les dernières zones d'ombre cartographiques s'estompent entre 1855 et 1865 environ, d'autres questions étonnent le monde marin et savant. Avant que la lumière soit faite sur leur étiologie, la cause comme le mode de diffusion du bouton d'Alep, du clou de Jérusalem et du bouton de Candie, des ophtalmies égyptiennes comme de l'éléphantiasis des Arabes, sont enveloppés de mystère. Alors que l'on pensait les fonds de la mer déserts et uniformes, la constitution d'un réseau télégraphique sous-marin dans les années 1860-1870 contraint les

<sup>1235</sup> AN-Paris, 5 JJ-349 bis, « Observations météorologiques du chirurgien major Maréchal. Méditerranée-Mer Noire, *La Vigie* (29 mai 1855-10 septembre 1856) ».

<sup>1236</sup> SHD-V-M, 190 GG<sup>2</sup>-34, Circulaire « Découvertes de roches dans la baie d'Ajaccio », 9 avril 1896.

<sup>1237</sup> Jean Servonnet, « Les pêches dans le golfe de Gabès », *Revue Maritime et Coloniale*, t. 101, 1889, p. 142-158 ; 359-389. Numéro intégralement reproduit et consultable sur le site de la BNF Gallica.

<sup>1238</sup> P. -A. Hennique, *Caboteurs (...), op. cit.*, p. 65.

hydrographes de la Marine (comme leurs homologues anglais) à se lancer dans l'exploration du plancher sous-marin dont le relief et la faune — particulièrement les éponges et les coraux — alimentent les rêveries et les interrogations. Les dynamiques sismiques et volcaniques, dont les marins voient les merveilles, mais également les ravages, suscitent leur curiosité. La Méditerranée redevient enfin un des grands chantiers d'exploration des sciences humaines. Les marins de la Belle Époque n'ignorent plus que les antiquités grecques et romaines, qui dominaient le travail des savants et des « antiquaires » au début du siècle, ne forment que l'aval d'une histoire très ancienne que dévoile l'invention des ruines phéniciennes, hittites, mycéniennes, minoennes.

Mer très connue certes, amplement parcourue, et magnifiquement documentée, la Méditerranée conserve donc bien, tout au long du second XIX<sup>e</sup> siècle, une certaine part de mystère où l'aventure, désormais savante, est sous-marine, géologique, ethnologique, archéologique enfin. Assumant des tâches auxiliaires dans cette entreprise, les marins sont donc régulièrement associés aux travaux des géologues, des savants biblistes, des océanologues.

#### 4. 1. Vulcain en son royaume : îles « à éclipse », volcans, tsunamis et tremblements de terre

Depuis l'âge moderne, les perturbations volcaniques et sismiques qui agitent régulièrement l'espace méditerranéen suscitent la curiosité des savants et des artistes, que renforcent, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la fascination romantique pour les catastrophes naturelles, mais également la volonté de comprendre les mécanismes telluriques en jeu, tant passés que présents.

Par leur profession itinérante, les marins du commerce et de l'État sont bien souvent les premiers à ressentir, à percevoir et à suivre l'activité volcanique et sismique sous-marine. En juin 1831, l'émergence de l'île volcanique Julia, entre les côtes siciliennes et Pantelleria, est observée par des navires marchands, avant qu'un bâtiment de guerre britannique ne se rende, le 19 juillet, sur ce rocher insulaire « en pleine activité, lançant de vastes masses de vapeur, de cendres et de scories, accompagnées d'irruptions intermittentes de flammes et de violentes détonations »<sup>1239</sup>. Bien avant l'émergence de l'île Julia, les vibrations maritimes ont été ressenties par deux navires de guerre anglais croisant au-dessus des champs sous-marins phrygiens et du volcan Empédocle. Visitée de nouveau, le 22 juillet, par un second navire de guerre britannique, puis par un troisième, le 3 août, l'île, que les marins anglais baptisent Hotham puis Graham Island, devient une attraction touristique et savante. Des officiers de la garnison de Malte s'y rendent pour en ramener des échantillons et des relevés thermiques. Fasciné, Walter Scott y débarque, non sans y épuiser le peu de forces qui lui restent. Plus tardive, la participation de la marine française est tout d'abord logistique. Le 28 septembre, la *Flèche*, portant le géologue Constant Prévost, y aborde<sup>1240</sup>. Les personnels aident le savant français à mener à bien des relevés géologiques et topographiques, complétés deux années

<sup>1239</sup> Edmond Jurien de La Gravière, « L'île Julia et l'écueil qui lui a succédé », annexe dans *idem, La marine d'autrefois : souvenirs de la navigation à voiles*, p. 341-347.

<sup>1240</sup> Constant Prévost, « Descente à l'île Julia », *Revue des Deux Mondes*, t. IV, 1831, p. 393-405.

plus tard par des sondages<sup>1241</sup>. Infiniment plus meurtriers que les soubresauts volcaniques, des tremblements de terre frappent les îles et les côtes de la Méditerranée centrale et orientale : Rhodes en 1863, Lesbos en 1867, Zante en 1893, Messine enfin en 1908. La présence de bâtiments français dans les eaux du Levant, mais également la densité du réseau télégraphique et des agences consulaires permettent de dépêcher un navire sur les lieux ravagés peu de temps, voire quelques heures, après la catastrophe. Commandant le *Prométhée*, le CV Jaurès, est ainsi l'un des tout premiers à assister les autorités de Lesbos (Mytilène) quand l'île est frappée, le 7 mars 1867, par une secousse de très grande ampleur. En décembre 1869, le *Forbin*, un des stationnaires du Levant, rallie l'île Ionienne de Santa Maura (Leucate), touchée par un tremblement de terre. Le 18 avril 1893, l'arrivée à Corfou du croiseur d'application *Iphigénie* permet à son commandant, le CV Jules Lefèvre, de rallier Zante, deux jours à peine après le terrible séisme qui a meurtri la troisième des îles Ioniennes, le 17 avril au matin. En mai 1894, ce sont des croiseurs italiens, britanniques qui interviennent à Chalcis en Eubée, détruit par un accident tellurique, avant l'arrivée sur les lieux d'un navire de la station du Levant, prévenu par télégraphe<sup>1242</sup>.

#### 4. 1. 1. Le spectacle stupéfiant de l'activité tellurique

Détachés à des fins humanitaires sur les lieux de ces bouleversements telluriques, les marins ont surtout été frappés par les ravages humains et les effets économiques des catastrophes<sup>1243</sup>. Pendant les trois semaines qui suivent le tremblement de terre qui ravagea Lesbos (Métélin), en mars 1867, le travail humanitaire du *Prométhée* permet à son commandant de dresser un tableau très précis des ravages : « 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<sup>1244</sup> ». Renseigné par les douaniers turcs et les habitants, le commandant Jaurès 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 crevassées et ébranlées qu'il faudra les reconstruire entièrement. Depuis neuf jours, les malheureux habitants de Métélin (Lesbos) 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>1245</sup> ». Concluant le rapport, un tableau dresse l'état des destructions à Mytilène (Métélin) même, dans les environs et sur la baie de Port-Olivier. Les mêmes impressions, les mêmes mots, pour rendre l'anéantissement, rythment les

<sup>1241</sup> On lira sur l'île Julia le travail érudit et fin de Bruno Fuligni, *L'île à éclipses. Apparitions et disparitions d'une terre française*, CNRS éditions, 2017.

<sup>1242</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce, ADP 10, Pochette 231, « Tremblements de terre (1893-1895) », Agent consulaire Corfou au MAE, 18 avril 1893, Dépêche Télégraphique 9 h 30 ; C<sup>mt</sup> *Iphigénie*, 18 avril 1893, DT, 9 h 35; Ministère de la Marine au Ministère des Affaires étrangères, 13 mai 1894.

<sup>1243</sup> Le travail proprement humanitaire de la Marine durant et après ces catastrophes est examiné dans la quatrième et dernière partie de cette étude. On peut toutefois en avoir une première et sommaire idée dans : Patrick Louvier, « Projection d'influence (...) », art. cité, p. 45-66.

<sup>1244</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant Jaurès au CA Simon, 16 mars 1867.

<sup>1245</sup> *Ibidem*.

descriptions ultérieures. « On dirait une ville bombardée », écrit un aspirant français débarqué à Zante, le 19 avril 1893, navré par « l'amas de ruines, de pierres écroulées, de poutres » et de meubles<sup>1246</sup>. L'année suivante, le *Cosmao* rallie deux villes ravagées où les marins débarquent des vivres et du matériel<sup>1247</sup>. L'impression de ces calamités ne se limite pas aux seuls personnels déployés. Les souvenirs des « anciens » engagés dans ces missions humanitaires ou témoins des soubresauts volcaniques alimentent « les récits du carré » en descriptions comme en anecdotes. Stationnant à Smyrne en 1908, quand Messine et la côte calabraise sont ravagées par un terrible séisme doublé d'un tsunami, l'amiral Daveluy note les propos de l'un de ses officiers qui, revenant de permission, avait vu en pleine nuit le détroit de Messine éclairé par les incendies, alors que s'étaient éteintes les lumières des phares<sup>1248</sup>. Une décennie après le séisme, le spectacle des maisons abattues et pas encore relevées, impressionne durablement un maître-charpentier du *Protet* qui recueille les souvenirs de trois survivants et acquiert plusieurs cartes photographiques montrant le désastre<sup>1249</sup>. L'impression durable que produisent ces spectacles et ces témoignages est d'autant plus forte à la fin du siècle que la Marine est engagée dans les diverses entreprises de philanthropie d'urgence – bals de charité, collectes de fonds d'urgence – qui tentent de remédier aux diverses calamités sanitaires et naturelles s'abattant sur l'empire français et les pays européens.

Évidente pour les grandes catastrophes naturelles de la Belle Époque, cette médiatisation n'est pas toutefois proportionnelle à l'ampleur de la calamité. D'une minime importance si l'on songe à des soubresauts volcaniques bien plus puissants comme la destruction du Tambora en 1816 ou l'explosion du Mont Pelée, la formation de Julia, n'en fut pas moins un « évènement » mémorable, fortement médiatisé par des articles, des gravures et surtout divers témoignages où se suivent les noms de Constant, de Dumas et de Jurien de La Gravière. L'une des raisons de cette curiosité tient à la compétition opposant les puissances de la Méditerranée centrale, la France, le Royaume-Uni et le royaume des Deux Siciles, cherchant moins à faire admettre leurs droits sur un îlot qu'à se prémunir d'une annexion étrangère inopportune. Au-delà des enjeux politiques un temps suscités par cet îlot sans richesse que voulurent vainement annexer les Britanniques, les Français et les Napolitains, l'intérêt scientifique comme la beauté de cette merveille naturelle s'associèrent pour maintenir vivace dans la Marine le souvenir d'une île où les prétentions anglaises démontraient, s'il en était besoin, l'avidité universelle de la Nouvelle Carthage<sup>1250</sup>.

---

<sup>1246</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie (...)*, *op. cit.*, p. 167.

<sup>1247</sup> MAE, La Courneuve, Grèce, ADP 10, Pochette 231, « Tremblements de terre (1893-1895) », Ministère de la Marine au Ministère des Affaires étrangères, 13 mai 1894.

<sup>1248</sup> DAVELUY, II, p. 406, n. 1.

<sup>1249</sup> Les documents ont été numérisés aux Archives départementales de l'Aude, sous la cote 28Dv8. Cf. <https://www.crid1418.org/temoins/2011/10/14/madrenes-joseph-1890-1936>.

<sup>1250</sup> B. Fuligni, *L'île à éclipses...*, *op. cit.*

#### 4. 1. 2. Tenter de comprendre le monde de Pluton

Les officiers comme les personnels témoins des bouleversements volcaniques et telluriques ne se bornent pas à mener leurs missions humanitaires ou logistiques. La curiosité, l'expérience de phénomènes semblables aperçus outre-mer, l'occasion de s'échapper un moment de la routine font des marins une société attentive aux entreprises savantes et capable d'en suivre les conclusions. Embarquant en 1831 sur le brick la *Flèche*, le géologue Constant Prévost est très vite intégré à l'EM du navire dont le commandant avait participé à l'une des grandes circumnavigations de l'âge des Lumières. Une fois à bord, le savant donne des « leçons de choses » sous la forme de causeries et d'entretiens, afin de faire comprendre aux personnels du brick l'intérêt de cette « île à éclipses », dont la rapide émergence démontrait la puissance comme l'actualité des mouvements terrestres<sup>1251</sup>. Les nombreux sondages menés sur l'île et depuis le navire, le relevé des températures sous-marines, les rapports du commandant, les efforts surhumains des matelots pour débarquer, tout montre une mobilisation intelligente de l'équipage. Rapidement détruite comme l'avait pressenti le savant français, l'île « à éclipses » disparaît et laisse la place à un récif de sable et de scories, d'une quarantaine de mètres de diamètre, à proximité duquel un autre banc, plus profond, est repéré. Ce sont alors les officiers en missions hydrographiques, tels le LV Bonard, travaillant alors dans les eaux siciliennes, puis le LV Jurien de La Gravière, détaché au sud de la Sardaigne, qui suivent les avatars sous-marins de l'île Julia.

Par la suite, le partenariat entre marins et savants relève plus des tâches ordinaires de l'accompagnement et du transport que d'une coopération « à parts égales ». La curiosité des marins pour les « forces plutoniques » demeure toutefois vive. Outre-Mer, les stationnaires sont en effet les témoins de terribles convulsions sismiques aux Antilles, en Amérique du Sud comme dans le Pacifique. À plusieurs reprises, ils en voient les effets dévastateurs sur les ports et les côtes. Leurs rapports comme leurs correspondances portent la trace de leur étonnement et de leurs questionnements où leurs savoirs scolaires sont mobilisés. Les marins de l'État qui touchent Santorin tout au long du Second empire disent et redisent l'étrangeté de cette île brisée<sup>1252</sup>. En 1866, le réveil de l'activité volcanique dans la baie relance la curiosité des stationnaires d'autant plus que le géologue Ferdinand Fouqué (1828-1904), embarqué sur le *Prométhée*, montre l'importance des sites archéologiques passés et dévoile la cause de leur destruction<sup>1253</sup>. Dans les trois semaines qui suivent la secousse sismique du 7 mars 1867 qui anéantit Lesbos, le commandant du *Prométhée*,

---

<sup>1251</sup> Pour autant, la thèse d'une géologie actualiste suscita assez de débats opposant Arago, tenant d'un soulèvement de fond solide, à Prévost pour ne pas avoir été unanimement tranchée une décennie après la dispersion de l'île. Vingt années plus tard, l'hydrographe britannique Spratt devait apporter de nouveaux éléments en faveur d'une construction continue de la surface terrestre en révélant l'exhaussement du port de Phalassarna à l'extrémité occidentale de la Crète, dont ses prédécesseurs n'avaient pas senti l'exceptionnelle situation. Cette découverte retint l'attention du père de la géologie anglaise, Sir Charles Lyell (1797-1875), qui fut un correspondant du commandant Thomas A. B. Spratt.

<sup>1252</sup> SHD-V-M, BB 4-785, CV La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 27 avril 1860.

<sup>1253</sup> Ferdinand Fouqué, « Premier rapport sur une mission scientifique à l'île Santorin », 1<sup>er</sup> juin 1867, *Archives des Missions Scientifiques et littéraires. Choix des rapports et instructions, publié sous les auspices du ministère de l'Instruction Publique*, deuxième Série, Tome IV, troisième livraison, Paris, Imprimerie Nationale, 1868, p. 223-252.

déployé en mission humanitaire, tente parallèlement de comprendre la nature de la catastrophe. Débarqué pour étudier les effets du tremblement de terre, Ferdinand Fouqué passe plusieurs jours à arpenter l'île, mais sans trouver de traces spectaculaires à signaler en dehors des destructions urbaines. Très étonné, le CV Jaurès fait alors sonder avec soin les baies de Kalonie et de Port-Olivier, mais sans pouvoir noter de modification entre ces sondages et les profondeurs signalées sur ses cartes<sup>1254</sup>. Une génération plus tard, alors que la sismologie est devenue une branche émergente de la géologie, qui est elle-même une science en construction, la curiosité navale demeure forte. La visite des grands sites volcaniques méditerranéens est un rituel de la croisière du navire-école d'application, mais également de la station du Levant. Les excursions sur l'Etna ou le Vésuve reviennent donc fort banalement dans les lettres et les souvenirs. En 1885, le volcanisme comme les eaux ferrugineuses et sulfureuses de la baie de Santorin, si précieuses pour dégraisser une coque de ses salissures, fascinent l'état-major et les personnels de la *Vénus*, navire-amiral de la station du Levant, impressionnés par l'affolement des compas<sup>1255</sup>. Pour les jeunes aspirants, dont beaucoup découvrent les Cyclades durant leur croisière d'entraînement, Santorin reste toujours un mystère qu'ils abordent avec le même étonnement qu'Arthur Gobineau et de moins talentueux voyageurs :

« Les rochers ont une teinte d'un jaune gris, rougeâtre par endroits, presque blanche dans quelques autres. Ça et là d'anciennes coulées de cendres durcies, mais reconnaissables, ont glissé jusqu'à la mer. (...) Le contraste des couleurs, l'aridité des pentes le pittoresque du site, tout cela est merveilleux<sup>1256</sup> ».

De toute évidence, ces impressions et cet étonnement ne se satisfont pas aisément des explications de la géologie. Très impressionné par l'anéantissement de Zante en 1893, un aspirant de marine détaché à terre, est le témoin étonné des répliques telluriques et de l'adaptation des Zantais aux circonstances :

« Leur insouciance est incroyable. Ce qui ne l'est pas moins, c'est leur flair pour prévoir les secousses. J'étais au café, en train de regarder la mer, quand je vois tout le monde se lever et s'écarter. Je n'avais rien senti, rien entendu. Une demi-minute après, une assez forte secousse arrivait, accompagnée d'un grondement sourd très puissant, qui jetait à terre un pan de mur non loin de là<sup>1257</sup> ».

Une fois les missions de consolidation à Zante menées à terme, J. Blot revient sur les causes probables du séisme et résume à sa correspondante la thèse du Britannique Foster qui, sur la foi des sondages, avançait l'hypothèse d'un effondrement sous-marin<sup>1258</sup>. Bien convaincu par ces arguments, Blot, peut-être pour réenchanter le monde sous-marin, mais sans doute aussi trop

<sup>1254</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant Jaurès au CA Simon, 16 mars 1867 ; *ibidem*, Le même au même, 1<sup>er</sup> avril 1867.

<sup>1255</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce. Affaires Diverses Politiques, 6 (1880-1885), Pochette 127, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 15 juillet 1885. Copie du rapport du CA de Marquessac au ministère de la Marine, 6 juillet 1885.

<sup>1256</sup> J. Blot, *Campagne (...), op. cit.*, p. 198.

<sup>1257</sup> *Ibidem*, p. 170.

<sup>1258</sup> *Ibidem*, p. 171-173.

impressionné pour ne pas croire l'événement extra-ordinaire, conclut en des termes que n'auraient pas rejeté des érudits de la Renaissance :

« À signaler : de nombreux essaims de taches qui se sont formés sur le soleil pendant la catastrophe. C'est encore un fait inexplicé, mais prouvé, que les essaims des tâches solaires coïncident toujours avec les grandes catastrophes de la terre : éruptions de volcans ou tremblements de terre. Pourquoi ? On n'en sait rien. On ne sait pas grand chose, n'est-ce-pas ? <sup>1259</sup>»

#### **4. 2. Les reconnaissances du Sixième Continent : la Marine et les premiers pas de l'océanographie méditerranéenne**

L'océanographie, c'est-à-dire la connaissance savante des fonds marins et des milieux sous-marins, eut la Méditerranée pour premier théâtre<sup>1260</sup>. Le renouvellement des eaux de cette mer, la force des courants du détroit de Gibraltar, la profondeur considérable des fonds locaux excitèrent la curiosité et nourrirent plusieurs essais<sup>1261</sup>. Publiée en italien en 1711, traduite et rééditée en 1725, *l'Histoire Physique des Mers* du comte de Marsigli révéla l'existence d'un plancher continental au large de la Provence, confirmée dans d'autres théâtres maritimes. C'est également en Méditerranée que les mesures de température de l'eau de mer sont enregistrées par Saussure à la fin du siècle. L'étude des fonds sous-marins est ultérieurement menée par le Britannique Edward Forbes (1815-1854) et son homologue, le Niçois Antoine Risso (1777-1845)<sup>1262</sup>. En dépit de ces résultats, la connaissance du monde maritime est parcellaire. Si les Britanniques Smyth, Marcet et Lyell font avancer grandement la connaissance des courant et contre-courant du détroit de Gibraltar, les autres dynamiques régionales restent des zones d'ombre<sup>1263</sup>. L'ichtyologie et toutes les formes de vie sous-marines demeurent des chantiers savants. Alors que les espèces végétales et animales en Grèce comme au Proche-Orient sont largement connues et cartographiées au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'investigation de la flore marine, des poissons et des invertébrés marins reste à faire au Levant. Moins de 10 % des espèces étudiées par la mission savante dans le Péloponnèse sous la direction de Bory de Saint-Vincent ont été collectées dans les eaux brunes de la Morée. Menée à l'aide d'outils rudimentaires, la grande avancée de l'océanographie et des branches liées à cette discipline se fait les décennies suivantes avec des objectifs savants, mais surtout politiques puisqu'il s'agit de mener à bon terme des liaisons sous-marines télégraphiques auxquelles les marins français et britanniques apportent leur aide avec des succès divers.

<sup>1259</sup> *Ibidem*, p. 173.

<sup>1260</sup> SHD-V-M, 1 CC-261, « Conférences de M. Thoulet, Océanographie », École des Hautes Études de la Marine, 1897-98.

<sup>1261</sup> Mathew Fontaine Maury, *Géographie physique de la mer*, Paris, J. Corréard, 2<sup>e</sup> édition, 1861, p. 202-204.

<sup>1262</sup> Julien Pierre, « Un pharmacien niçois, naturaliste méconnu : Antoine Risso, 1777-1845 », *Revue d'histoire de la pharmacie*, 68<sup>e</sup> année, n° 247, 1980, p. 285-287.

<sup>1263</sup> Et encore, Maury note l'opposition du géologue Charles Lyell à l'existence d'un puissant contre-courant. Mathew Fontaine Maury, *Géographie physique de la mer*, 2<sup>e</sup> édition, Paris, J. Corréard, 1861; p. 200-212.

#### 4. 2. 1. Les derniers temps des plongeurs et des cloches

Avant 1830, les moyens d'investigation savante des fonds sous-marins demeurent fort limités. Les eaux méditerranéennes se prêtent notamment bien aux investigations des charpentiers qui emploient des bathyscopes de cuivre ou « lunettes de calfat », qui leur permettent de regarder sous la surface de la mer sans subir de déformation<sup>1264</sup>. Dans les eaux claires du golfe de Gabès et des côtes grecques, il est alors possible de voir les fonds aussi loin que la lumière pénètre<sup>1265</sup>. Mais comment travailler sous mer ? Mises au point aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles pour recouvrer les cargaisons précieuses et les bouches à feu en bronze des navires échoués, les cloches de plongée sont inutilisables, en revanche, au-delà d'une trentaine de mètres de profondeur et ne servent pas pour l'exploration scientifique. En Méditerranée, la clarté comme la douceur relative des eaux superficielles et portuaires encouragent la Marine à préférer l'emploi de plongeurs pour les travaux sous-marins. Cette option est en outre facilitée par la pratique répandue de la pêche sous-marine, une partie importante des ressources alimentaires et commercialisables — les crustacés, les éponges et les coraux — se trouvant à quelques mètres de mètres de profondeur. L'expérience militaire des travaux sous-marins enfin était ancienne. À l'époque moderne, plusieurs combats sur les côtes provençales avaient en effet rendu nécessaires des opérations de nettoyage et de curage où s'étaient illustrés les entrepreneurs et les marins provençaux<sup>1266</sup>. Disposant d'un corps de plongeurs, le port de Toulon fait ainsi appel à ces derniers, commandés par le Tropézien Joseph Honoré Baudet pour débarrasser le port des dizaines de carcasses qui l'encombrent après le siège de 1793<sup>1267</sup>. Sous la Restauration et la monarchie de Juillet, des matelots et des calfats méridionaux reconnaissent les points endommagés d'une coque avant d'engager les travaux de réparation. Dans les eaux grecques comme au large de la Tunisie, les missions de récupération les plus exigeantes sont, en revanche, confiées aux pêcheurs grecs d'éponge ou de corail, dont les plus aguerris peuvent descendre sous 40 mètres de profondeur<sup>1268</sup>. Ce sont à des pêcheurs d'éponges grecs que le commandement de la *Meuse*, dépêchée sur les lieux, confia la tâche de récupérer sous l'eau ce qui pouvait l'être du *Superbe*, un vaisseau brisé sur les récifs de Paros en décembre 1833 :

« par une mer paisible, il était curieux de suivre leurs mouvements au milieu de tout un dédale de pont, d'entrepont, de cales, d'écoutilles où ils disparaissaient si long-temps quelquefois

<sup>1264</sup> Avant de servir aux pêcheurs.

<sup>1265</sup> Gilbert Buti, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, L'Harmattan, 1999, p. 500 et 502.

<sup>1266</sup> [http://provence-historique.mmsh.univ-aix.fr/Pdf/PH-1965-15-062\\_04.pdf](http://provence-historique.mmsh.univ-aix.fr/Pdf/PH-1965-15-062_04.pdf)

<sup>1267</sup> Gilbert Buti, « Des côtes savantes ? Les « travaux extraordinaires » de Joseph Baudet, chef des plongeurs à Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans I. Brian (dir.) *Le lieu et le moment. (...), op. cit.*, p. 174-180.

<sup>1268</sup> L. Sonrel, *Le fond de la mer*, Paris, Hachette, 1868, p. 150-153 ; Martine Perney, Micheline Galley et Leïla Ladjami (dir.), *L'Homme méditerranéen et la mer*, Actes du 3<sup>ème</sup> comité d'études des cultures de la Méditerranée occidentale, Jerba, Avril 1981, Tunis, édition Salambô, 1985, p. 239-257.

qu'ils nous remplissaient d'inquiétude, mais ils reparaissaient bientôt avec une incroyable agilité... »<sup>1269</sup>.

Ce sont également des pêcheurs grecs que le commandant Sochet du génie maritime mobilise pour récupérer ce qui pouvait l'être de la *Truite*, une gabare perdue en 1832 et dont il fait sauter le pont en jetant des dames-jeannes remplies de poudre dont la détonation est provoquée par un système de mise à feu hydrofuge<sup>1270</sup>. Exceptionnellement, les plongeurs sont employés à des fins savantes. Ne parvenant pas à ramener des échantillons de l'ancienne île Julia, les plombs de sonde lui revenant « mâchés », sans « sable ni scorie », le commandant Jurien de La Gravière fait plonger un matelot à moins de cinq mètres, mais en vain<sup>1271</sup>. La connaissance des fonds et des reliefs souffre également de ne disposer que de moyens de sondage et de collecte rudimentaires. On emploie tout d'abord la ligne de sonde, dont l'extrémité, un cône de métal partiellement évidé et barbouillé de suif, permet de remonter des échantillons du fond. À dire vrai, ces sondes métalliques ne présentent guère de différences avec celles que les navigateurs grecs et romains employaient deux millénaires auparavant. Avant que l'usage du microscope ne devienne la règle, les débris remontés permettent, tout au plus, de déterminer la nature des fonds sableux et sédimentaires et leurs principales caractéristiques<sup>1272</sup>. Leur description sommaire ou pittoresque — « fond de vase », « fond de roches », « fond cuivré » — n'a pas d'utilité savante, mais elle sert d'abord à mouiller correctement les ancres. Enfin la collecte de ces données sommaires est fastidieuse. Afin d'éviter le risque de surestimer la profondeur des sondages par les effets de la marche et des courants qui font errer la sonde, le bâtiment est alors mis en panne ou marche à petite vitesse, ce qui réduit d'autant le périmètre couvert. Pour étendre la surface des sondages et les affiner, l'hydrographe doit alors détacher des équipes patrouillant sur des canots. Les résultats, satisfaisants par petits fonds, ne permettent que de bien connaître les ports et les rades et les plus fréquentées.

#### 4. 2. 2. Des procédés améliorés après 1840, mais restreints aux moyennes profondeurs

Au milieu du siècle, quelques progrès, dont les marines de guerre et les pêches spécialisées ont l'initiative, améliorent les moyens de reconnaissance des profondeurs sous-marines. La sonde à ailettes, mise au point par Ulysse Lecoentre en 1840, comme les instruments similaires proposés par des inventeurs contemporains, permettent, avantage inestimable, de sonder en route sans (trop) craindre les erreurs de calcul du moins jusqu'à une certaine profondeur. La collecte des matériaux du fond se fait plus aisée et abondante avec les plombs creux qu'emploient les systèmes de sondage

---

<sup>1269</sup> Anthenor de Caligny, lieutenant de vaisseau. Rapport publié cité dans l'article en ligne « Le naufrage du vaisseau *Le Superbe*, île de Paro, s 15 décembre 1833 », <http://www.archeosousmarine.net/superbe.php>

<sup>1270</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 179 et 253.

<sup>1271</sup> E. Jurien de La Gravière, *L'île Julia, op. cit.*, p. 8.

<sup>1272</sup> Article « Fond », dans Amiral Willaumez, *Dictionnaire de marine (1820-1831)*, Le Chasse-Marée, 2003 (par la suite WILLAUMEZ), p. 290.

Touboulic et Brooke<sup>1273</sup>. Tressées en fil de soie, les lignes de sonde s'avèrent plus solides que par le passé, sans pour atteindre les niveaux de résistance qu'apportera l'acier du début du XX<sup>e</sup> siècle. L'emploi de chaluts spéciaux et quelques innovations complètent ces améliorations matérielles. Les reconnaissances hydrographiques menées le long des côtes algériennes font sensiblement évoluer les pratiques. Proposée en 1836 par l'ingénieur hydrographe Louis-Urbain Dortet de Tessan (1804-1879), la détonation de bombes sous-marines ouvre théoriquement une voie nouvelle aux calculs bathymétriques, mais ce sonar primitif n'entre pas dans les usages ordinaires de la Marine. Parallèlement, les travaux d'un savant français établi à Alger, Aimé (1811-1846), améliorent la connaissance des marées et des courants méditerranéens, des températures comme de la flore sous-marines<sup>1274</sup>. Coordonnant le travail de reconnaissance mené dans cette mer en 1855, le CF Cloué insère dans les *Renseignements hydrographiques sur la mer d'Azov* quelques données sur le sous-sol de ce bassin et ses ressources halieutiques<sup>1275</sup>. Dans ses *Études sur les ports de l'Algérie*, l'ingénieur hydrographe Aristide Lieussou décompose les fonds des côtes algériennes en trois zones distinctes, — sableuse, sablo-vaseuse et vaseuse —, dont il relie la localisation aux mouvements de la houle. La campagne navale de 1859 contre l'Autriche suscite d'importantes reconnaissances littorales le long du delta du Pô dont les très petits fonds sableux et vaseux sont l'objet de descriptions minutieuses<sup>1276</sup>. Associés à ceux des savants civils et des marins étrangers, ces divers travaux permettent, au début du second XIX<sup>e</sup> siècle, de dresser les premières cartes géologiques détaillées du littoral méditerranéen. Au-delà de 150 mètres, la connaissance des fonds marins s'estompe toutefois.

À cette profondeur et bien plus encore au-delà, les conditions matérielles des sondages demeurent techniquement délicates, bien que le Britannique Ross se soit engagé dans cette voie pionnière dans l'Antarctique Sud en avril 1840<sup>1277</sup>. L'utilité immédiate de tels travaux est en outre douteuse. Les yeux braqués sur les roches submergées, les rades militaires et les passes dangereuses, les marins de l'État s'intéressent surtout aux profondeurs faibles ou moyennes (15-25 m.) où les scaphandriers, équipés des premiers appareils scaphandres Cabirol (1857-1875) puis Rouquayrol-Denayrouze (1875-193° env.), peuvent opérer et travailler dans la rade de Toulon<sup>1278</sup>. L'amélioration spectaculaire des vêtements sous-marins par l'emploi combiné du caoutchouc, des chambres à air et des lampes électriques ne modifie pas toutefois l'horizon professionnel sous-marin. Si Jules Verne en revêt Némoto et ses compagnons pour leurs passionnantes randonnées sous-marines, les premières tenues viables servent essentiellement à travailler sur un périmètre fort réduit. Les « pieds lourds » sont, avant tout, des travailleurs de la mer chargés de visiter les carènes

<sup>1273</sup> L. Sonrel, *Le fond de la mer*, *op. cit.*, p. 3-4.

<sup>1274</sup> SHD-V-M, 1 CC-261, École Supérieure de la Marine, *Instruments Nautiques*, Conférences de M. E. Guyou, 1901.

<sup>1275</sup> G. C. Cloué, *Renseignements hydrographiques (...)*, *op. cit.*, p. 66-69.

<sup>1276</sup> Cf. SHD-V-M, 17 GG 2-3, Pochette « Adriatique », 1859.

<sup>1277</sup> Edmond Perrier, *Les explorations sous-marines*, Paris, Hachette, 2<sup>e</sup> édition, 1891, p. 4-6.

<sup>1278</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, Amiral Fournier, « Inspection Générale de 1900 », 29 septembre 1900 ; Ministère de la Marine, *Les opérations de la Marine au Maroc (1907-1908)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1913, p. 131; Anonyme, « Scaphandrier : un métier pénible et dangereux », *Nos Ancêtres Vie & Métiers*, n° 72, Mars-Avril 2015, p. 53-57.

et les prises d'eau ou de reclouer le cuivre qui double les coques. Au commencement du XX<sup>e</sup> siècle, la mise au point des sous-marins dotés de hublots permet, dans les eaux provençales et corses, permet à d'autres marins de voir ces merveilles que les plongeurs seuls connaissaient. Embarquant sur le *Thon*, une des « fritures » de la base de Toulon, l'amiral Decoux se souvient le spectacle vu depuis le kiosque (fermé bien sûr<sup>1279</sup>) :

« Je bondis à l'instant sur la petite échelle verticale donnant accès au panneau de sécurité et je collai ma tête à l'une des glaces épaisses donnant sur l'extérieur. J'avais en effet une vision de rêve.(...) la lueur réfractée du soleil éclairait d'une façon parfaite l'élément liquide où nous nous déplaçons. La coque du *Thon* apparaissait nettement jusqu'à ses extrémités, plongée tout entière dans un bain éclatant d'émeraude opalescente. (...) Mais le plus étrange de la scène résidait dans le fait que nous étions escortés par un important banc de marsouins. (...) Une partie d'entre eux naviguaient joyeusement de conserve à notre hauteur, d'autres au-dessus de nos têtes, nous montraient la tache livide de leurs ventres <sup>1280</sup> »

Pensant immédiatement au *Nautilus*, le jeune homme ébahi se trouvait à 15 mètres de profondeur dans un monde que seuls connaissent alors les « pieds lourds », les pêcheurs de perles et d'éponge. Mais au-delà de ces faibles profondeurs — 25/30 mètres étant une limite technique pour les premiers sous-marins — qu'y avait-il ?

Longtemps, les savants, reprenant les conclusions que le naturaliste anglais Edward Forbes avait tirées durant la décennie 1840, ne doutèrent pas de la diminution constante des richesses halieutiques avec la profondeur, jusqu'à la fin de toute vie sous-marine au-delà de 400 mètres<sup>1281</sup>. Loin de la démentir, Mathew Fontaine Maury, qui est un oracle pour tout ce qui touche à l'océanographie, trouve en Méditerranée même de quoi alimenter la thèse de l'inhospitalier des grandes profondeurs, de *facto* abiotiques :

« Les dernières découvertes d'Ehrenberg viennent appuyer mon opinion car dans les spécimens recueillis dans la Méditerranée à de grandes profondeurs, il a trouvé des coquilles fluviatiles mêlées aux autres. L'absence de décomposition des chairs de ces coquilles doit donc être attribuée à la pression qu'elles supportent et font présumer que la gutta-percha qui isole les fils du télégraphe doit se trouver dans les profondeurs à l'abri de toute altération »<sup>1282</sup>.

#### 4. 2. 3. La Marine et l'aventure décevante de la télégraphie sous-marine (1853-1865)

Dans une très large mesure, l'intérêt naval pour les grandes profondeurs maritimes est relancé par la mise au point et par la pose des lignes télégraphiques sous-marines. Émergeant à la

<sup>1279</sup> Dans les tout premiers temps de la navigation sous-marine, cette fermeture n'est pas si évidente que cela.

<sup>1280</sup> Amiral Decoux, *Adieu Marine, op. cit.*, p. 85.

<sup>1281</sup> Il faut attendre les grandes et spectaculaires découvertes de la faune abyssale scandinave (1853-1861) pour miner cette thèse d'un appauvrissement progressif des fonds marins et de leur uniformité azoïque. Cf. Loïc Péton, « Penser l'existence de vie dans les profondeurs marines au XIX<sup>e</sup> siècle : d'un abîme impossible à l'origine du vivant (1804-1885) », *Revue Historique de la Marine*, n° 24, 2018, p. 239-242.

<sup>1282</sup> M. F. Maury, *Géographie (...), op. cit.*, p. 555.

fin des années 1840, cette entreprise très complexe bénéficie de la mise au point d'un isolant efficace, le gutta percha, et de conducteurs électriques performants<sup>1283</sup>. La réalisation des premières lignes sous-fluviales puis sous-marines dans des mers étroites, comme la Manche, permet d'envisager, au tout début des années 1850, de couvrir les fonds de la Méditerranée d'une trame télégraphique. Les premières liaisons grande distance engagées en mer Noire durant la guerre d'Orient donnent à ces projets un surcroît de crédit.

Le gouvernement impérial développe initialement un projet de liaison Nord-Sud, afin de relier la métropole à la Corse et surtout aux ports algériens dont le rôle militaire a été démontré par les opérations en Crimée puis au Liban. Les conditions techniques et politiques se prêtent bien à cette entreprise qui exige la segmentation des câbles et leur atterrissage soit en Espagne soit en Italie. Nouée durant la guerre de Crimée, l'alliance piémontaise permet d'employer la Sardaigne — l'atterrissement de Cagliari — comme relais de la ligne reliant la métropole à l'Algérie. Malgré les premiers échecs, la coopération entre les anciennes puissances alliées permet de reprendre le projet. Ayant acquis une avance certaine dans cette nouvelle technologie, l'Angleterre dispose alors de firmes compétentes qui tirent les leçons d'échecs ruineux survenus entre 1857 et 1859<sup>1284</sup>. Dès le mois de juillet 1860, une convention est nouée entre la firme « Glass Elliott » et le gouvernement en vue de relier la France à l'Algérie et la métropole et la Corse. En 1860, une ligne associant Alger à Mahon est prévue, le segment Mahon-Port-Vendres étant sanctionné en 1861. En 1864, les relations cordiales entre la France et la monarchie espagnole font atterrir la ligne d'Oran à Carthagène. En 1865, le réseau projeté est complété par une liaison complexe passant par la Sicile et la Tunisie. Si les Britanniques envisagent les premiers une liaison Est-Ouest dont ont besoin le *Raj* et leurs possessions extrême-orientales, la France perçoit également les atouts d'une telle communication pour étendre et défendre ses possessions asiatiques. Les relations privilégiées avec la Tunisie et l'Égypte semblent alors opportunément propices à la réalisation d'une ligne reliant les deux pays par un segment sous-marin reliant Sfax et Djerba à Tripoli, point d'embranchement de la ligne britannique Malte-Alexandrie, achevée à la fin de l'année 1861<sup>1285</sup>.

Ponctuelle, l'assistance navale à ces diverses tentatives s'avère à la fois savante et logistique<sup>1286</sup>. En 1855, l'ingénieur hydrographe Delamarche est détaché en Sardaigne pour concourir à la pose d'un câble reliant la Sardaigne à l'Algérie. En septembre 1857, deux navires de guerre escortent deux navires mouilleurs de câbles entre l'Algérie et le sud de la Sardaigne. Trois années plus tard, le *Gomer*, une solide frégate à vapeur à roues, accompagne le *William Cory* chargé de mouiller un câble entre Toulon et Mahon pour compléter la section Mahon-Alger, mais dont la mission est compromise par l'abordage malheureux du navire câblé par son escorte. Dans ces chantiers pionniers, l'aide des marines de guerre française et britannique aux compagnies

<sup>1283</sup> Cf. E. Wunschendorff, *Traité de télégraphie sous-marine*, Paris, Librairie Polytechnique Baudry et Cie, 1888.

<sup>1284</sup> P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 335-336.

<sup>1285</sup> SHD-V-M, 9 JJ-3, Séance du 19 mars 1858 ; BB 3-724, Ministère des Affaires étrangères au Ministère de la Marine, 30 novembre 1861.

<sup>1286</sup> De l'autre côté de la Manche, l'*Hydrographic Office*, mené par Sir Francis Beaufort à la pointe de l'excellence savante, prend également une part majeure dans les travaux de reconnaissance et d'expertise géologique au profit de l'industrie câblière et du *Board of Trade*.

télégraphiques est également savante. Les premiers projets de liaison télégraphique sous-marine régionaux, auxquels les hydrographes anglo-saxons et français sont associés, contribuent à l'étude pionnière des grandes profondeurs<sup>1287</sup>. Deux années après avoir présenté les résultats d'une campagne de sondage dans l'Atlantique Nord, le commandant Dayman (RN) publie les résultats d'une première campagne de reconnaissance menée en 1859 en Méditerranée occidentale entre Gibraltar, Pantalleria, la Sicile et Malte<sup>1288</sup>. Le profil sommaire de la ligne des vingt-quatre sondages effectués entre le détroit de Gibraltar à Malte, dont un est mené au nord d'Alger, accompagne les commentaires de l'officier britannique<sup>1289</sup>. Parallèlement, le commandant du HMS *Medina*, l'hydrographe Spratt, spécialiste des formations deltaïques et fin connaisseur de la mer Égée, est chargé d'accompagner le mouillage de la ligne reliant Alexandrie à Malte via le golfe de Syrte<sup>1290</sup>.

#### 4. 2. 4. Une coopération navalo-savante pour mieux connaître les grandes profondeurs

À l'exception notable de la ligne Marsala-La Calle, réparée en 1874 après une longue interruption, les entreprises télégraphiques conduites en Méditerranée au début des années 1860 ne cessent de rencontrer l'échec. En dépit de la mobilisation des meilleures firmes câblières, alors exclusivement britanniques, les opérations de mouillage se heurtent à la profondeur inattendue des fonds méditerranéens, comme à l'irrégularité de leur reliefs<sup>1291</sup>. Si la pose des lignes entre l'Italie et la Corse se révèle aisée, le premier câble reliant l'Algérie à la Sardaigne se rompt en 1855 à 30 milles marins de Cagliari. Entraînée soudainement par son poids, la ligne se déroule subitement puis est perdue, alors que le navire câblé parvient sur une zone de hauts fonds<sup>1292</sup>. Les tentatives ultérieures de liaison Nord-Sud connaissent de nouvelles difficultés techniques, aggravées par la profondeur des fonds, entraînant des dépenses inattendues. Les difficiles relations entre les officiers de marine et leurs interlocuteurs de l'administration des Postes et des Télégraphes ou des entreprises commissionnées n'arrangèrent rien à ces lourds embarras. Si l'administration parvient, en 1857, à mouiller un câble entre la Sardaigne et Bône, le contact ne dure que deux années avant l'arrêt total des communications. Menée à bon terme en 1861, la liaison télégraphique entre Port-Vendres et Alger via les Baléares est toutefois arrêtée, en septembre 1862, suite à une violente tempête<sup>1293</sup>. Renonçant à une liaison directe entre la Provence et l'Algérie, le gouvernement choisit

<sup>1287</sup> Lt Commander Joseph Dayman, *Deep Sea Soundings in the North Atlantic Ocean between Ireland and Newfoundland made in HMS Cyclops*, Londres, 1858, p. 63-68.

<sup>1288</sup> NA-Kew, ADM1 121-72, Joseph Dayman, HMS *Firebrand*, 4 octobre 1859.

<sup>1289</sup> Commander Joseph Dayman, *Deep Sea Soundings in the Bay of Biscay and Mediterranean Sea, made in HMS Firebrand*, Londres, George E. Eyre and William Spottiswoode, 1860.

<sup>1290</sup> Gérard Fouchar, « Les câbles sous-marins sous le ministère de l'Intérieur (1850-1878) », *Bulletin de l'Association des Amis des Câbles sous-Marins*, n° 48, Janvier 2014, 23 p. Texte disponible en ligne.

<sup>1291</sup> K. R. Haigh, *Cableships and Submarine Cables*, Londres, Ebenezer Baylis, 1968, p. 30-32.

<sup>1292</sup> SHD-V-M, BB 3-692, Consul de France au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 3 septembre 1855.

<sup>1293</sup> K. R. Haigh, *Cableships* (...), p. 303.

une route semi-terrestre par l'Espagne. Une campagne de relevés et de sondages révéla les atouts considérables d'une route Oran-Carthagène que séparent des fonds au profil homogène et dont la nature, une vase molle, se prêtait bien à la conservation du câble. En 1864, le mouillage d'un câble entre l'Algérie occidentale et Toulon, auquel la Marine fut associée, échoue toutefois de nouveau. Approchant de Carthagène qui devait servir de relais entre la Métropole et l'Algérie, les opérateurs prennent conscience de la rupture de la ligne à une dizaine de milles de terre et par une profondeur de 1 500 à 1 600 mètres interdisant toute récupération<sup>1294</sup>. Coûteuses, ces avanies sont enfin réglées au tout début de la décennie 1870 avec le mouillage réussi des lignes Bône-Marseille et Marseille-Alger par la *Marseilles, Algiers and Malta Telegraph Company*<sup>1295</sup>. Parallèlement, la coopération navalo-savante accroît grandement la connaissance globale des eaux méditerranéennes. Les sondages menés par les marines française et britannique et les agents des entreprises câblières contribuent à mieux distinguer la géographie des bassins et les zones les plus profondes. Ce partenariat, un temps interrompu, est relancé par la question de la vie abyssale dont l'activité prédatrice menace les câbles :

« Dans une expédition faite à l'automne de 1860, pour étudier le tracé d'une ligne télégraphique par l'Atlantique nord, le capitaine Mac-Clintock recueillit, entre le Groenland et l'Irlande, par 2 300 mètres, une étoile de mer bien vivante, colorée des teintes brillantes de la vie animale, et dont le canal alimentaire contenait encore un certain nombre de globigérinées. A la même époque, on relevait le câble de Bône à Cagliari, et l'on y retrouvait moullées des coquilles d'huître de grande dimension qui s'étaient développées à 2,000 ou 3,000 mètres au-dessous du niveau de la mer. En quelques points du même câble, on observait à la surface de la gutta-percha des rainures longitudinales qui pouvaient être l'indice du passage de quelque animal<sup>1296</sup> ».

Après avoir laissé les Britanniques et les Américains prendre une avance considérable dans le domaine de la biologie sous-marine, la France réinvestit le champ méditerranéen, négligé au profit des espaces océaniques. Sur l'inspiration d'un ancien officier de marine, le marquis de Folin et de quelques scientifiques français ayant, de près et de loin, suivi les travaux britanniques, les efforts nationaux furent concentrés en 1880, et par la suite, sur le golfe de Gascogne puis sur la Méditerranée occidentale. Présidée par une commission de savants du Muséum, une équipe embarqua sur le stationnaire du port de Rochefort, le *Travailleur*, un vénérable bateau à roues, marchant mal, mais robuste, que son commandant, le LV Richard aménagea sur le modèle des navires d'exploration anglo-saxons. Passant en Méditerranée après une première et courte campagne dans l'Atlantique, le *Travailleur* conduit au large de Marseille, puis au large de la Corse et des côtes provençales, les premiers dragages et chalutages opérés entre 400 et 600 mètres de profondeur. Ces prélèvements démontrèrent la proximité physiologique des invertébrés de part et d'autre de la péninsule ibérique et de l'isthme pyrénéen. Quand les prélèvements furent conduits en-

<sup>1294</sup> E. Wünschendorff, *Traité de télégraphie sous-marine*, Paris, 1888, p. 30-35.

<sup>1295</sup> K. R. Haigh, *Cableships (...)*, p. 93.

<sup>1296</sup> Henry Blerzy, « La télégraphie océanique. II. Explorations de la mer. La fabrication et la pose des câbles sous-marins », *Revue des Deux Mondes*, t. 43, 1863, p. 713.

dessous des 1 000-2 000 mètres, la modestie des échantillons collectés confirma la singularité des grandes profondeurs méditerranéennes, dont la pauvreté biologique demeurait, à la fin du siècle, une question débattue.

#### IV. Une mer de plus en plus sûre ?

Dans les premières années de la monarchie de Juillet, les effets positifs de l'hégémonie européenne, financière, militaire et technique sur la navigation en Méditerranée ont fait l'objet d'une forme de consensus journalistique et savant. Les ouvrages d'histoire navale publiés après 1830, puis les études consacrées à l'Algérie coloniale font de la liquidation de la piraterie barbaresque et de l'occupation d'Alger les premiers pas d'une civilisation de l'Afrique, enfin arrachée à l'anarchie comme au despotisme.

« Nous avons vu sous Louis XIV », lit-on dans un manuel du début du siècle, destiné aux marins de la flotte, « les *deys d'Alger*, coupables de piraterie dans la Méditerranée, châtiés par nos escadres sous les ordres de Duquesne et de Tourville. En 1830, Charles X, qui avait eu de nouveau à se plaindre des Algériens, se résolut à une action vigoureuse et définitive. (...) »

Aujourd'hui l'Algérie est en pleine prospérité et fait en quelque sorte partie du territoire français<sup>1297</sup> ».

Les ouvrages d'histoire nationale et navale exaltent également la destruction par les marines européennes des projets génocidaires supposés des Turco-Égyptiens dans le Péloponnèse (1825-1827), comme la suppression ultérieure des derniers nids de la piraterie grecque (1828-1830). Après 1830, les administrations et les praticiens des affaires maritimes sont également sensibles à l'amélioration constante des conditions matérielles enveloppant la navigation en Méditerranée. Les économistes libéraux, les voyageurs les plus attentifs, les esprits visionnaires, issus ou non du saint-simonisme, voient dans la généralisation de la propulsion vapeur, le renforcement de la trame sémaphorique et l'amélioration des aménagements portuaires autant de moyens de réduire les risques et les distances<sup>1298</sup>. L'unification de l'espace méditerranéen n'est pas, au milieu du siècle, une utopie, mais une évidence que tout voyageur peut expérimenter. Dans les deux décennies qui précèdent et suivent la guerre de Crimée, le commerce maritime trouve non seulement dans la propulsion vapeur le moyen d'assurer la régularité des croisières, ce qui facilite les flux postaux et commerciaux Nord-Sud et Est-Ouest. Le recours à la vapeur est également d'une aide précieuse quand il s'agit de remorquer un voilier désarmé, de déséchouer un navire ou de prendre des naufragés. Il y a certes beaucoup de naufrages en Méditerranée, mais peu de grandes catastrophes, le pire étant souvent prévenu par l'assistance de remorqueurs, de navires de guerre et de paquebots qui empruntent les grandes voies maritimes et les côtes. La création d'un chapelet de ports de refuge en Algérie sous la monarchie de Juillet et le Second empire, l'aménagement comme le développement des ports nord-africains et ottomans, mais également italiens et autrichiens, l'érection de dizaines de sémaphores sur les côtes nord-africaines, italiennes, égéennes, criméennes

<sup>1297</sup> J. Vigy, *Abrégé d'histoire de la Marine française, à l'usage des écoles primaires et des marins des équipages de la flotte Paris*, Garnier, s. d., p. 69.

<sup>1298</sup> Sur la Méditerranée « reclusienne », l'abondante production géographique et historienne a fait l'objet d'une synthèse récente : Clément Barniaudy, *Habiter au gré des vents en Méditerranée (...)*, p. 225-229.

enfin renforcent la sécurité des marins comme de leurs bâtiments<sup>1299</sup>. Parallèlement, la surveillance des zones épidémiques à risque, tel le Hedjaz, comme le contrôle des populations les plus exposées, particulièrement les pèlerins musulmans maghrébins, suscitent la création d'organismes pérenne pour prévenir la contagion<sup>1300</sup>.

À tenir ce qui précède pour l'exacte histoire de la sécurité en Méditerranée, on adopterait une approche linéaire des progrès techniques et sanitaires dont les historiens de l'industrialisation ont montré qu'elle voile les perceptions vécues du danger, sans tenir compte des variations saisonnières, des aléas climatiques, ni des risques engendrés par les nouvelles techniques et leurs immédiates applications. Tout au long du siècle donc, la Marine française est à plusieurs reprises endeuillée par de grandes catastrophes maritimes<sup>1301</sup>. Entre 1830 et 1914, sept navires de guerre dont deux navires de ligne, le *Superbe* et le *Henri-IV*, ont été perdus à cause du mauvais temps soit en Méditerranée soit en mer Noire. Les coups de vent comme l'état de la mer, qui sont directement ou non responsables de la plupart des accidents et des naufrages, sont aussi, voire plus dangereux au XIX<sup>e</sup> siècle qu'auparavant<sup>1302</sup>, puisque d'intenses tempêtes frappent régulièrement les eaux occidentales entre 1742 et 1893, particulièrement au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1303</sup>. En haute mer comme dans les eaux brunes, aucun des progrès techniques enveloppant la navigation commerciale et militaire européenne ne lève les dangers que font planer le mauvais temps hivernal, la brume, mais également la disposition de certains parages, ainsi dalmates, algériens et crétois, qui passent, jusqu'au milieu du siècle voire au-delà, pour de redoutables « côtes de fer ». Que ce soit sur les côtes languedociennes ou nord-africaines, les ports sont les hauts lieux des naufrages et des accidents<sup>1304</sup>. Non seulement leurs aménagements s'améliorent lentement, au terme de plusieurs décennies de travaux souvent interrompus. Si les Ottomans et les pays tributaires tentent de réaliser les aménagements portuaires et sémaphoriques pour faire face aux flux maritimes grandissants, les soucis budgétaires, dramatiques après 1875, comme la peur de voir les commissions consulaires prendre le pas sur les administrations retardent certains travaux indispensables. Entre 1875 et 1880, les demandes anglaises de dégager les passes du chenal d'Alexandrie révèlent une pelote

<sup>1299</sup> *The Admiralty List of Lights in the Mediterranean, Black, Azov and Red Seas*, 1888 ; A. Cabantous et G. Buti, *De Charbyde en Scylla (...)*, *op. cit.*, p. 356.

<sup>1300</sup> Luc Chantre, « Des bâtisseurs d'Empire ? Les consuls français de Djeddah au XIX<sup>e</sup> siècle (1839-1914) » dans Fabrice Jesné (dir.), *Les consuls, agents de la présence française dans le monde XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Presses Universitaires de Rennes, PUR, 2017, p. 157-174.

<sup>1301</sup> J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux (...)*, *op. cit.*, vol. III, annexes 52 et 53, p. 779.

<sup>1302</sup> Léa Tavenne dans un travail comparatif mené sur les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles dénombre 425 naufrages mais 272 dont les causes sont identifiables. Sur ces 272 naufrages expliqués, les facteurs météorologiques ont été seuls invoqués pour la moitié des cas (53 %) et sont associés dans 36 % des autres naufrages. Même en tenant compte des facteurs minimisés (la fatigue, l'imprudence), cette proportion est parlante car « croyable » pour les contemporains et les victimes.

Léa Tavenne, *Les naufrages le long des côtes du Roussillon et du Languedoc (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Base de données et analyse des risques*, Mémoire de master Gestion des Littoraux et des Mers (GLM), Benoît Devillers (dir.), 2017-2018, p. 102-113 ; *eadem*, « Faire naufrage au XVIII<sup>e</sup> siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 13 | 2021, mis en ligne le 01 mars 2021, consulté le 03 mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/pds/6331> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.6331>.

<sup>1303</sup> *Eadem*, *Les naufrages le long des côtes (...)*, *op. cit.*, p. 67, n. 147 et p. 68.

<sup>1304</sup> A. Otway, *Autobiography and Journals (...)*, *op. cit.*, p. 337.

d’embarras et de réticences que les autorités khédivales, donnant la priorité aux travaux d’irrigation, ne peuvent ni ne veulent trancher<sup>1305</sup>. Enfin, les mesures destinées à sécuriser les abords d’un port peuvent, sous l’effet du vent et des courants, créer de nouveaux dangers comme l’illustrent les naufrages répétés aux abords de Port-Vendres et d’Agde. Les moyens de sauvetage à terre comme à la mer bénéficient, surtout sur les côtes européennes, des progrès des communications terrestres, de l’introduction de canots de secours résistants et surtout du dévouement des populations maritimes et des agents de l’État. Mais que peuvent ces moyens dans des circonstances extraordinaires ? La destruction de la *Sémillante*, en février 1855, comme le naufrage meurtrier du paquebot la *Louise*, en janvier 1860, montrent les limites atteintes par les premiers dispositifs de secours sur les plages et dans les eaux territoriales. Dans les ports nationaux, il faut attendre les grands travaux systématiques de météorologie du milieu du siècle puis 1863 pour que l’envoi systématique des dépêches d’alerte par l’Observatoire permette, théoriquement, de prévenir la répétition du naufrage de la *Sémillante*<sup>1306</sup>. Outre la persistance des dangers maritimes, à la saisonnalité marquée, les menaces épidémiques demeurent que les politiques de prévention, de quarantaine puis de surveillance étroite ne parviennent pas toujours à maîtriser si l’un des maillons cède. Comme l’attitude controversée du gouvernement égyptien durant la vague cholérique de 1865 passe pour avoir provoqué une forte mortalité des pèlerins algériens, l’Europe décide la « réactivation des quarantaines maritimes » et le très net renforcement de sa tutelle médicale au plus près des foyers ordinaires d’infection cholérique : Djeddah, Suez, Alexandrie<sup>1307</sup>. Jamais, par la suite, la menace d’une frappe épidémique ne quittera les esprits tant en France qu’en Algérie où le contrôle du pèlerinage clandestin pose divers soucis<sup>1308</sup>. Aux risques naturels, s’ajoute enfin l’insécurité anthropique, qu’elle soit volontaire ou accidentelle.

Longtemps minorées, les erreurs et les fautes commises par les personnels des navires de commerce et des navires de l’État sont accrues par la généralisation de la vapeur, avec ses dangers et ses embarras propres, et par l’augmentation constante des flux d’hommes et de marchandises, dont l’encombrement dans les rades, les détroits et les ports peut se révéler catastrophique un jour de tempête<sup>1309</sup>. Exceptionnellement meurtrière, mais enveloppée d’une lourde chape de rumeurs angoissantes, l’insécurité criminelle reste d’une étonnante réalité tout au long du siècle. Théoriquement détruite par la prise d’Alger en 1830 et la destruction des derniers nids de forbans grecs en 1828-1829, la piraterie est ainsi signalée dans les eaux égéennes jusqu’au début des années 1850, tandis que la peur de la course russo-hellénique prend une place étonnamment importante

<sup>1305</sup> MAE, Archives de la Courneuve, Sous-direction des affaires consulaires, t. 245, Dossier « Passes d’Alexandrie ».

<sup>1306</sup> <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/culture/histoire-de-la-marine/urbain-le-mal-nomme-09c4672b-00f2-fc44-8ca5-53fea18cf79f>.

<sup>1307</sup> Luc Chantre, « Des bâtisseurs d’Empire ? Les consuls français de Djeddah au XIX<sup>e</sup> siècle (1839-1914) », dans Fabrice Jesné (dir.), *Les consuls, agents de la présence française dans le monde XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Presses Universitaires de Rennes, PUR, 2017, p. 162.

<sup>1308</sup> *Ibidem*, p. 162 et 168.

<sup>1309</sup> Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 135-136.

dans les rapports et plans des Alliés entre 1853 et 1855<sup>1310</sup>. Par la suite, certaines zones jouissent d'une réputation douteuse. Un demi-siècle après l'éradication célébrée de la piraterie maghrébine, les eaux brunes du Rif, le nord de la Khroumirie et l'extrême-sud de la Tunisie, l'Attique du roi Othon, le sud de la Crète, certains cantons de la mer Égée sont perçus comme des périphéries incontrôlées. Pour une part, cette rumeur est entretenue par la répétition des consignes anciennes de surveillance, alors même que le danger est quasi inexistant<sup>1311</sup>. Néanmoins, l'isolement de certains cantons comme leur insoumission prédatrice sont des réalités ordinaires qu'illustrent le pillage des navires échoués comme l'enlèvement crapuleux des excursionnistes. De moins en moins étendues à la fin du siècle, ces côtes « barbares » n'en demeurent pas moins identifiées comme des points dangereux dont la surveillance s'impose comme le devoir des grandes puissances maritimes et donc de la France.

### **1. La « mauvaise saison » hivernale (octobre-mars), toujours et justement redoutée**

Les traits climatiques distinguant les différents bassins de la Méditerranée et leurs marges sont tous assez bien connus à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1312</sup>. Le retour de la France au Levant après 1815, les grandes missions hydrographiques en mer Égée puis en mer Noire, les croisières répétées dans les eaux nord-africaines renouvellent ces savoirs sur les principales zones climatiques septentrionales et méridionales.

La première leçon est la variation des grandes saisons maritimes selon les bassins et la latitude. Alors que l'hiver commence dans l'Attique « vers la fin de janvier et se termine avec les mois d'avril », note le médecin de l'hôpital naval du Pirée durant la guerre de Crimée, la mauvaise saison hivernale se fait sentir en mer Noire dès le mois de septembre<sup>1313</sup>. Trois hivers douloureux passés à naviguer dans les Détroits et deux années à croiser en mer Noire entre 1853 et 1856 devaient amplement démontrer la singularité d'un espace maritime associant les beautés et la dureté de la mer du Nord et des eaux du Midi. Que la Méditerranée ne soit pas une, nul marin ne l'ignore donc. Au-delà de ces variations locales et régionales, comme des inévitables anomalies climatiques, l'existence de deux saisons dominantes, – une belle saison, « estivale », « exempte de toute pluie » caniculaire même, et une mauvaise saison, « hivernale » –, est une réalité universelle en Méditerranée<sup>1314</sup>.

<sup>1310</sup> Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...)*, *op. cit.*, p. 72.

<sup>1311</sup> SHD-V-M, BB 7-02, CF A. de Vallon, « Comparaison des armements maritimes, escadres, stations & prévus au budget de 1871, à ceux de 1847. Tableaux comparatifs des forces françaises et anglaises en 1847 et en 1870 », 1<sup>er</sup> mars 1870.

<sup>1312</sup> M. D'Urville, « Seconde relation (...) », art. cité, p. 153 et 160.

<sup>1313</sup> SHD-V-M, CC 2 957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 21, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Émile Villette, « Rapport médical de l'hôpital maritime du Pirée, Rapport pour l'année 1855 », 14 janvier 1856.

<sup>1314</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, « Note pour l'Inspection Générale du service de la Santé », 7 juin 1861.

## 1. 1. Un trait commun à toutes les marines : la saisonnalité hivernale des avaries et des fortunes de mer

Glaciale au nord de la mer Égée et de l'Adriatique, d'un froid bien moins vif au sud de l'Eubée, la « mauvaise saison » est partout marquée par l'alternance de journées ensoleillées, mais venteuses, et de journées grises et pluvieuses. Apprenant en octobre 1897 son détachement en Crète pour participer aux opérations internationales de maintien de paix, l'aspirant de première classe Paul Henry rêve de trouver dans les eaux insulaires un climat plus doux que celui de la Provence et de soigner un rhume tenace. Espoirs vite déçus. Parvenant en mer Égée à la fin du mois, le futur officier peste contre le temps venteux et pluvieux qui « fait songer aux plus mauvais jours de Brest<sup>1315</sup> ». Bloqué dans la rade de La Sude, sur la côte septentrionale crétoise, il grogne de nouveau, le 19 décembre, devant la tristesse du jour qui, annonçant une « période de mauvais temps », obligera les uns et les autres à se calfeutrer à bord<sup>1316</sup>. Durant des siècles, la violence des vents et des averses, voire des trombes, dont le retour brutal est difficile à prévoir, enveloppe toute navigation hivernale d'insécurité, si bien que la suspension des croisières, des opérations amphibies et plus encore des blocus est une règle quasi générale. La généralisation au XVII<sup>e</sup> siècle des bâtiments « nordiques » dans les mers méditerranéennes a certes modifié la donne tactique, car les bâtiments construits dans les ports de la mer du Nord et de la Manche encaissent bien mieux le mauvais temps que les navires à rames. Dotés de ces navires, les Vénitiens maintiennent le blocus des Dardanelles entre mars 1648 et mai 1649<sup>1317</sup>. Magistral exploit ! Tant que la propulsion des bâtiments dépend des voiles, tenir la mer et la prendre durant la mauvaise saison comportent une part de risques quelque soit le tonnage du navire. En décembre 1833, le départ de l'escadre Hugon, quittant Smyrne pour Nauplie, est contrarié par un fort vent contraire qui étale les appareillages sur dix jours. Marchant de conserve, le vaisseau le *Superbe* et la frégate la *Galathée* (ou *Galatée*) sortent du golfe en profitant d'une brise favorable. Très vite toutefois, le vent dégénère en orage, l'orage en ouragan qui brise la mâture, arrache les embarcations des navires et mène le *Superbe* à sa perte. Dispersée en janvier 1841 par un coup de vent inattendu qui dégénère en ouragan, la division Hugon endure un calvaire de quatre jours, avant que les unités dispersées puissent rallier les eaux provençales.

L'hiver n'a pas bien sûr le monopole des accidents et des naufrages, les brumes, ces ennemis mortels d'une navigation sans autre moyen de détection que l'oeil et l'ouïe, couvrent; en plein été, les côtes algériennes et marocaines. Pris au piège de ces brumes, le *Sphinx*, le vétéran de la conquête d'Alger, heurte, en juillet 1845, les rochers du cap Matifou, les courants dominants ayant

<sup>1315</sup> Paul Henry, cité par R. Bazin, *L'Enseigne de vaisseau (...), op. cit.*, p. 79.

<sup>1316</sup> *Ibidem*, p. 80.

<sup>1317</sup> Guido Candiani, « Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 », *Revue d'Histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 251-282.

trompé les calculs de positionnement du navire<sup>1318</sup>. L'année précédente, la frégate à vapeur *Groenland*, prise dans un brouillard très opaque, n'était pas parvenue à s'échapper des courants la portant sur la côte marocaine, non loin de Larrache, où elle dut être évacuée puis incendiée<sup>1319</sup>. Ces accidents ont été toutefois bien moins nombreux que les naufrages survenus durant la mauvaise saison, soit entre les mois d'octobre et de mars. Auteur d'une excellente étude sur les fortunes de mer sur les côtes corses, Jean-Luis Cortès montre que 79 % des 106 naufrages survenus entre 1816 et 1855 se déroulent entre le début du mois de novembre et la fin du mois de mars, les mois de décembre et de février étant les plus calamiteux<sup>1320</sup>. « Ce qui caractérise l'hiver » (sic), rappelle un rapport médical de 1855, « ce sont les pluies, les orages et les vents du N., N. O., et du S. souvent très violents<sup>1321</sup> ». Autant de conditions réunies pour que les 2/3 des 425 naufrages enregistrés sur les côtes du Languedoc et du Roussillon aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles se soient produits d'octobre à mars, « durant cette période qui se positionne à cheval entre deux années<sup>1322</sup> ». Au Levant, le premier danger signalé par les marins vient de l'imprévisibilité comme de la violence des vents<sup>1323</sup>. Moins fréquentée que les eaux égéennes, l'Adriatique souffre l'hiver d'une réputation détestable, confirmée par l'enquête menée durant l'été 1859 le long des côtes italiennes avant et durant la campagne contre Venise. Dans un mémoire conservé dans les archives de l'amiral La Roncière Le Noury, on peut ainsi lire : « les vents de la partie du Nord et du Sud dominant alors, et les uns comme les autres, quand ils soufflent avec force rendent la mer très grosse, et poussent les navires à la plage où ils courent le risque de s'ensabler et de faire naufrage. Ce péril est plus grand surtout aux bouches du Pô car lorsque la mer y est grosse et le fleuve gonflé, il se produit des tourbillons épouvantables qui peuvent aisément mettre les navires en grand danger<sup>1324</sup> ».

---

<sup>1318</sup> Table méthodique et raisonnée par ordre alphabétique des matières contenues dans les *Annales Maritimes et coloniales*, « Pertes des bâtiments de l'Etat », *Annales Maritimes et Coloniales*, t. II, 1847, p. 291-298.

Comme il s'agit ici d'une pesée sommaire pour compléter des données bien connues, nous avons surtout exploité ici cette table dont les indications sommaires souffrent parfois de ne pas comporter le mois ni les circonstances du naufrage ou de la perte du navire. On s'est, pour éclairer les points les plus douteux, appuyé sur les souvenirs et les comptes-rendus des conseils de guerre et des fortunes de mer dans les *Annales* et la presse.

<sup>1319</sup> Anonyme, « Perte de la frégate à vapeur le *Groënland* (sic) », *Annales Maritimes et Coloniales*, t. II, 1844, p. 458-459 ; *L'illustration*, Mars-Août 1845, t. 5, p. 37.

<sup>1320</sup> José-Luis Cortès, « Fortunes de mer : naufrages sur les routes maritimes corses, d'après le *Mémoire statistique du quartier de l'isle de Corse* (1816-1855), dans Gwendoline Plisson et al. (dir.), *Routes Maritimes*, Paris, CTHS, 2011, p. 25-40, plus particulièrement la page 31.

<sup>1321</sup> SHD-V-M, CC 2-957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 21, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Émile Villette, « Rapport médical de l'hôpital du Pirée », 1855, 14 janvier 1856.

<sup>1322</sup> Léa Tavenne, *Les naufrages le long des côtes (...)*, op. cit., p. 69. Une étude plus fine de la frise chronologique des naufrages s'impose toutefois, conclut Léa Tavenne, pour étudier les tempêtes de grande ampleur.

<sup>1323</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, C<sup>mt</sup> de l'*Actif* au C<sup>mt</sup> de la station du Levant, 23 novembre 1870.

<sup>1324</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-3, Anonyme, « Pochette Adriatique », s. d. (1859).

## 1. 2. La marine de l'État n'est pas à l'abri des accidents ni des catastrophes

Comme pour les marines de pêche et de commerce, la marine de guerre endure ses plus gros accidents nautiques durant la saison hivernale<sup>1325</sup>. À l'époque de la marine à voiles, la manoeuvre la plus sûre pour un navire pris dans une tempête est d'éviter les zones rocheuses, les côtes sableuses et les petits fonds ou de s'en éloigner au plus vite. Se rendant aux îles d'Hyères en janvier 1841, une division de cinq vaisseaux toulonnais est surprise par un violent coup de vent du Nord-Ouest. Pour s'éloigner de la côte, l'amiral Lalande entend virer de bord pour rejoindre le golfe de Gênes. Incapable de mener cette manoeuvre de concert, l'escadre dispersée est poussée vers le Sud, et ne peut, sauf un navire, doubler la Corse. Malmenées terriblement, les unités dispersées se réfugièrent dans les ports de La Valette, de Palmas et de Cagliari. La navigation s'avère bien plus risquée encore quand le navire double un cap, passe un détroit et croise dans des eaux aussi polynésiennes que l'Adriatique occidentale ou les Cyclades. Les vagues y sont courtes, dures et mortellement dangereuses.

« Ici tout était péril », rapporte l'amiral Edmond Jurien de La Gravière qui participa aux opérations de secours du *Superbe* en décembre 1833. « Mettre en cape, c'était se laisser porter à la dérive vers une île quelconque ; continuer de courir vent arrière, c'était demander au hasard une issue. (...) Toutes les côtes sont alors enveloppées d'une nuée épaisse, le ciel est bas et noir, la mer n'a pas d'horizon. Ce sont des tourbillons de neige fondue que la tempête chasse en hurlant devant elle».

Pris dans la tempête, les navires de l'État qui n'ont pas réussi à rallier un port ni à quitter la zone de danger ne sortent pas indemnes de cette ordalie. Dispersée en janvier 1841 par un coup de vent inattendu qui dégénère en ouragan, la division Hugon endure un calvaire de quatre jours que le commandant Edmond Jurien de La Gravière rappela en décrivant le sort du vaisseau amiral : « *L'Océan* fort maltraité déjà par trois jours de cape, vit sa dernière voile enlevée ; il ploya sous la rafale, au point de plonger – chose incroyable, - le bout de sa grand-vergue dans l'eau (...). Le craquement des cloisons, le gémissement des mâts, semblaient annoncer la prochaine dissolution du bâtiment. Pendant ce temps, trois sabords avaient été défoncés, et la mer s'engouffrait avec fureur dans les batteries ». Roulant d'un bord à l'autre, les boulets sortis de leur parcs fauchèrent les matelots dont un succomba à ses blessures. Au Levant comme en Méditerranée occidentale, les accidents les plus graves surviennent sur le trait de côtes, souvent à proximité des ports que les navires ont cherché à rallier. Empalé sur les rochers ou brutalement immobilisé sur un fond sableux, le navire est détruit, plus ou moins vite, par les vagues et les voies d'eau. Quittant en décembre 1833 la rade d'Ourlac pour rallier Nauplie, le *Superbe* et la *Galathée* sont chassés par la tempête et sont exposés, pendant plusieurs jours, au risque de l'échouage dans ces eaux de l'Archipel parsemées d'îles et de rochers. Si la *Galathée* parvint à se réfugier, le *Superbe* se perd dans le port

---

<sup>1325</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 179.

de Parekia le 15 décembre 1833, son naufrage entraînant la mort d'une dizaine d'hommes<sup>1326</sup>. Dans son rapport, son commandant parle d'une mer très grosse, qui « devint affreuse, enlevant successivement les canots de bossoir de côté, une des vergues de rechanges, puis cassant les bosses et retenues des bossoirs », avant que le vent finisse par briser le grand-mât de hune. Gênés par la brume et la pluie, le commandant et le pilote ratèrent la relâche de Mikonos (« Miconi »), proche, comme le port de Naoussa (« Nausse ») dans l'île de Paros où le navire s'échoua, entraînant la mort de dix hommes<sup>1327</sup>. Durant la tempête monstrueuse qui balaye le nord de la mer Noire, le 14 novembre 1854, la flotte française de la mer Noire étale globalement bien, mais l'échouage du *Henri-IV* et du *Pluton* devant Eupatoria, comme la perte d'une trentaine de navires de commerce et de guerre, marquent longuement les témoins, dont la plupart n'avaient jamais enduré pareil ouragan.

Moins meurtriers qu'en mer Égée, les naufrages survenant en Méditerranée occidentale au premier XIX<sup>e</sup> siècle ont généralement pour théâtre les parages d'un port — Port-Mahon, Alger —, que l'on tentait de rallier, bien que la violence des tempêtes puisse à tout moment précipiter la fin du bâtiment. C'est en mars 1823 que la *Levrette*, une goélette de l'État, sombre au large de Minorque lors de la tempête qui s'abat sur elle. Une corvette de charge construite en 1809, le *Rhône*, ne supporte pas le mauvais temps qui l'accable en janvier 1836 dans le golfe du Lion et finit, après avoir perdu son safran, par s'échouer devant Marseillan. Dans les heures qui suivent les vagues finissent par briser ce navire<sup>1328</sup>. L'*Etna*, un vapeur de 160 CV de la classe *Sphinx*, est victime d'un naufrage sur les côtes algériennes en janvier 1847. Le 15 février 1855, le terrible coup de vent qui balaie la Méditerranée centrale désempare puis mène à sa perte la frégate *Sémillante*, jetée sur les côtes méridionales corses.

Après la guerre de Crimée, les accidents comme les naufrages sont-ils moins meurtriers et plus rares ? Des incidents aussi graves que la dispersion d'une escadre par une forte bourrasque ne se produisent plus. Engagée en 1863, la constitution d'un système télégraphiques d'alerte le long des côtes méditerranéennes permet, théoriquement, de centraliser à l'Observatoire de Paris le bulletins météorologiques régionaux et de transmettre des messages d'alerte. Ces progrès s'étalent sur plusieurs décennies toutefois et ne couvrent qu'une fraction des territoires maritimes. Dans les régions qui ne disposent pas de bulletins à la fin du siècle — la Crète ottomane comme les eaux du Maroc — les stationnaires de la Belle Époque doivent estimer « à l'ancienne » le temps qu'il fera dans les prochaines heures. Comme par le passé, les petites unités, les torpilleurs et les croiseurs, souffrent beaucoup par très gros temps<sup>1329</sup>. Commandant au début du siècle (1905-1911) le

<sup>1326</sup> *Ibidem*, p. 432-434.

<sup>1327</sup> Extrait du rapport du Commandant d'Oysonville à l'amiral Hugon, 24 décembre 1833 cité par A. Rampal, *ibidem*, p. 433.

<sup>1328</sup> Alain Degage, Antoine Golf, Jean Sagnes, avec le concours de Marie Dias, *Le Rhône. Histoire d'une corvette de charge et de ses commandants (Le Havre 1805-Marseillan 1836)*, Marseillan, Clersmar, 1991, p. 71-75.

<sup>1329</sup> Sans forcer les comparaisons, on gardera à l'esprit la prudence des autorités navales nationales qui choisirent de ne pas détacher de Toulon un ancien patrouilleur hauturier, *Le Grèbe*, alors qu'il devait rallier le Cameroun. Refondu, non sans mal, entre 2014 et 2016, ce vieux navire endura une panne de propulsion par très forte mer en décembre 2014. Il a été finalement choisi de le convoier en cargo jusqu'au Cameroun au début de l'année 2017. Cf. Vincent Groizeleau, « Le Cameroun va prendre livraison du Dipakar », Mer et Marine. Toute l'actualité maritime, 7-12-2016. <https://www.meretmarine.com/fr/content/la-cameroun-va-prendre-livraison-du-dipakar>

stationnaire de Crète le *Faucon*, René Daveluy, pourtant aguerri par des années de croisières européennes et non-européennes, rapporte une très éprouvante traversée de mer Égée, avec une richesse de détails qui rappelle ce que Jurien de La Gravière avait dit de ces eaux un demi-siècle auparavant.

« Le tangage était tel », écrit Daveluy, « que notre pauvre coquille de noix<sup>1330</sup> embarquait non seulement par l'avant, mais aussi par l'arrière, et toute la nuit, des hommes étanchèrent l'eau qui pénétrait dans mon salon (...). Les embruns passaient par dessus la passerelle, inondaient l'officier de quart et venaient frapper la cheminée qui fut bientôt blanche de sel. Presque tout l'équipage était malade, et de tous les officiers, seuls le commandant et un enseigne de vaisseau sortant de Polytechnique, étalèrent la secousse (...). Bref ! ce fut peut-être la plus forte tempête que j'essayai au cours de ma carrière<sup>1331</sup> ».

Bien moins aguerri que leurs pairs européens, les marins du croiseur ottoman *Hamidieh*, qui a bombardé Syra en décembre 1912, fuient devant la tempête se réfugier à Malte<sup>1332</sup>. Ce sont dans ces paroxysmes climatiques inattendus, que surviennent encore les fortunes de mer les plus calamiteuses. Quelque peu oublié, avant de faire l'objet d'une exposition en 2016, le naufrage de l'*Arrogante*, le 18 mars 1879 à proximité de la presqu'île de Giens, se produit durant une tempête hivernale qui désempare cette vieille batterie flottante. Se portant à la côte pour s'échouer, le navire est pris en travers par la mer, le pont est balayé par une vague qui lui enlève son commandant et ses officiers. Dans les minutes qui suivent, plusieurs dizaines de marins, soit un tiers de l'équipage, perdent la vie en tentant de rallier la plage de la Badine à la nage. Une coalition de circonstances malheureuses, mais également la médiocre manoeuvrabilité des batteries cuirassées du Second empire, ont ici fait sauter les atouts généralement associés à la navigation à vapeur<sup>1333</sup>.

### 1. 3. « Côtes de fer » et « mauvaises rades »

La disposition des caps et des golfes, leur degré d'enfoncement dans les terres, la disposition des courants, l'exposition des côtes aux vents dominants, l'été ou l'hiver, créent, d'une saison à l'autre, voire à quelques heures d'intervalle, des conditions nautiques fort différentes sur une même île et sur la même portion d'un littoral<sup>1334</sup>. Exposant en 1840 les qualités et les défauts du port de Malte (La Valette), le lieutenant-colonel Wilkie rappelle avoir vu le vaisseau le *Kent*, amarré le long de la batterie du château Saint-Ange, fort malmené par une tempête au début de l'année et roulant si fort que les vergues touchaient le parapet du fort. Bien que les sabords fussent alors fermés, le

<sup>1330</sup> Un croiseur de 1500 tx.

<sup>1331</sup> DAVELUY, II, p. 439.

<sup>1332</sup> SHD-V-M, BB 7-161, État-major général, 1<sup>re</sup> section, copie extraite d'une lettre du CA Dartige du Fournet à M. le ministre de la Marine, Pierre Baudin, 17 février 1913. Enregistré le 5 mars 1913.

<sup>1333</sup> <https://www.varmatin.com/culture/hommage-a-larrogante-ce-navire-echoue-en-1879-a-la-badine-33122>.

<sup>1334</sup> Gérard Bousquet, « Géographie d'une île et d'une ville-port : Rhodes », dans Nicolas Faucher et Isabelle Pimouguet-Pédarros (dir.), *Les sièges de Rhodes de l'Antiquité à la période moderne*, CRHIA, Centre de recherche en histoire internationale et Atlantique, Presses Universitaires de Rennes, 2010, p. 20-33 ; L. Tavenne, *Les naufrages le long des côtes (...)*, op. cit., p. 46-47.

danger d'un choc contre le quai et de graves avaries ne fut écarté que de peu. À quelques encablures de l'incident, en revanche, les eaux de l'étroite rade « des galères », perpendiculaire au Grand Port, demeuraient calmes<sup>1335</sup>. Le profil des côtes comme leur type introduisent également de fortes différences et des risques bien distincts. Dangereusement mortel sur une côte rocheuse où la coque, une fois empalée sera brisée par les lames, le naufrage d'un bâtiment sur une côte sableuse est (théoriquement) moins périlleux si le navire marche perpendiculairement au littoral. Une fois l'avant enfoncé dans le sable, le bâtiment est toutefois exposé au démantèlement de l'arrière par les lames. La fréquente viduité de ce type de côte, où prédomine une société halieutique itinérante, prive enfin les naufragés d'un prompt secours<sup>1336</sup>. Le golfe du Lion, particulièrement sa partie roussillonnaise, est notoirement un des parages les plus durs de la Méditerranée occidentale en hiver. Le repérage des rafales supérieures à 100 km/h au cap Béar entre 2006 et 2016 montre cinq mois particulièrement dangereux — novembre, décembre, janvier, février et mars — durant lesquels on enregistre entre 4 et 8 jours de vent très fort<sup>1337</sup>. Embarquant à Toulon en janvier 1889 sur un vieux transport de l'État se rendant à Alger, un soldat de l'infanterie de Marine, rapportant sans doute un propos entendu à Toulon ou sur le pont, commente ainsi le roulis qui agite le navire : « cela n'a rien d'étonnant car nous sommes dans le golfe du Lion qui est réputé comme étant le plus mauvais passage de la Méditerranée<sup>1338</sup> ». Les côtes du sud de la Corse souffrent également d'une sinistre réputation. À la fin du siècle, le commandant de l'escadre de la Méditerranée, l'amiral Fournier, rappelle la dureté de la côte méridionale, « ouverte aux vents de la partie Est, aussi bien qu'à ceux de la partie Ouest »<sup>1339</sup>. Comme la nécessité d'une base de torpilleurs pour surveiller la base italienne de La Maddalena est impérative, l'amiral suggère d'abandonner le port de Bonifacio, où les torpilleurs « peu marins » souffriraient trop, et conseille de bâtir un port de refuge dans la calanque de Stentino, au fond de la baie de Santa-Manza au nord des Bouches de Bonifacio.<sup>1340</sup> Cette dangerosité est également grande aux abords du Cap Corse, les deux extrémités nord et sud de l'île souffrant des effets de la canalisation des vents dominantes hivernaux que sont le *libeccio* (O-So), le mistral (NO) et la tramontane (N)<sup>1341</sup>.

Dépourvue d'abris, hormis les rades bien abritées de Mers el-Kébir, de Bougie et d'Arzew, la côte algérienne passe également pour être une « côte de fer » où les brumes estivales et les courants littoraux sont notoirement des pièges mortels. Entre 1830 et 1847, pas moins de neuf bâtiments à voiles et à vapeur appartenant à l'État se perdent sur les côtes algériennes, les abordages comme les

<sup>1335</sup> Lt-col. Wilkie, « The British colonies considered as military post », *The United Service Journal and Naval and Military Magazine*, 1840, 3<sup>ème</sup> partie, p. 326.

<sup>1336</sup> Cf. L. Tavenne, « Étude géohistorique du risque de naufrage (...) », art. cité.

<sup>1337</sup> *Eadem*, *Les naufrages le long des côtes (...)*, *op. cit.*, p. 44-45.

<sup>1338</sup> Journal de Jules Astier, Dimanche 20 janvier 1889, retranscrit dans « La flotte de Napoléon III- Documents. De Toulon à Cayenne. Voyage effectué à bord de l'Orme ». Témoignage retranscrit et cité dans [http://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon1.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon1.htm).

<sup>1339</sup> SHD-T-M, 170 C-221, Amiral Fournier au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 27 mars 1899.

<sup>1340</sup> *Ibidem*.

<sup>1341</sup> J. -L. Cortès, « Fortunes de mer : naufrages sur les routes maritimes corses (...) », art. cité, p. 25-40.

échouages s'avérant fréquents. Étonnant de prime abord, ce chiffre est à replacer dans le tableau général des premières décennies de l'aménagement de la côte. Dans ses *Études* sur les ports de l'Algérie, Aristide Lieussou rappelle que 253 navires de commerce et de l'État —, pour la plupart déroutés par le mauvais temps —, se sont échoués sur les côtes algériennes entre 1843 et 1854, sans compter les unités perdues au commencement de la conquête et de la colonisation telles que la *Salamandre*, l'*Eclaireur* et le *Rusé* (1835), le *Brandon* et la corvette de charge *Marne* (1841). Le commandant Souville, qui navigua dans les eaux algériennes à la fin de la monarchie de Juillet, avant de commander un des navires de charge de la station, se montre plus nuancé dans le tableau qu'il donne du littoral algérien. « Les vents longent presque toujours la côte », note-t-il en 1845, « et à peine y a-t-il par hiver une véritable tempête. Point de marée d'ailleurs, et des courants accidentels à peine sensibles. » Détaché sur le yacht du gouverneur général dont les déplacements maritimes sont rares, le même Souville ne manque pas toutefois de reconnaître la médiocrité générale des ports algériens, dont « les pires sont Cherchell et Gigelly (Djidjelli)<sup>1342</sup> ». Rédigée dix années plus tard, la description de la croisière postale Alger-Oran, menée en juillet 1858, est sensiblement moins positive : « Nous faisons nos escales habituelles, mais le gros temps nous oblige à passer devant Mostaganem sans communiquer. Cela arrive parfois ici à Cherchell et Tenès de ce côté et à Dellys (Tedellys) et Gigelly de l'autre, ces ports n'offrant qu'un mouillage dangereux. Quand le temps est tout à fait mauvais, nous passons au large<sup>1343</sup> ».

En Méditerranée orientale, les rades les plus dangereuses et les plus éprouvantes sont bien connues des marins qui, régulièrement, en rappellent les embarras voire les dangers. L'archipel des Cyclades, les côtes levantines, syro-libanaises et les parages du Bosphore sont tenus pour des littoraux éprouvants et dangereux. Accores, les côtes de la Crète, sont enveloppées par mauvais temps et par grand vent du nord, de lames hautes et courtes<sup>1344</sup>. Si la baie de La Sude (Souda), « l'un des meilleurs mouillages d'escadre », passe pour praticable en toute saison, la réputation nautique du premier port marchand de la Crète — La Canée — demeure longtemps suspecte en dépit des aménagements égyptiens entre 1833 et 1840<sup>1345</sup>. Faut-il voir un écho de cette réticence dans la décision de ne pas y mouiller de croiseur en avril 1861<sup>1346</sup> ? Vingt années auparavant, le commandant du *Bougainville* parvenant au port de Réthymnon, en décembre 1839, pour une courte mission de reconnaissance minière, avait choisi de ne pas exposer son brig « aux chances d'un mauvais temps » et demeura à La Sude en détachant deux agents sur une chaloupe — sans doute grée — pour conduire la mission<sup>1347</sup>. Au début des années 1860, les côtes syro-libanaises sont toujours tenues pour trop dangereuses l'hiver pour y maintenir un croiseur. Malgré les aménagements, certains ports continuent de souffrir d'une exposition défavorable à la houle, voire

<sup>1342</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 90.

<sup>1343</sup> *Idem*, Journal, 4 juillet 1858, *ibidem*, p. 418.

<sup>1344</sup> DAVELUY, II, p. 439.

<sup>1345</sup> SHD-V-M, BB 4-1396, CV Grivel, Commandant la station du Levant, 27 avril 1875.

<sup>1346</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Consul de France (La Canée) au CA Touchard, 28 avril 1861.

<sup>1347</sup> SHD-V-M, BB 4-600, Commandant de *La Bougainville* à l'amiral commandant la station du Levant, 30 mai 1840.

aux coups de vent. Fort d'une expérience des choses maritimes de deux décennies, Charles Coquerel se plaint amèrement du mouillage de Beyrouth, où le *Fontenoy* « roule comme en pleine mer, ce qui rend les communications avec la terre souvent difficile <sup>1348</sup> ». Non seulement, le navire doit endurer un roulis « très fatigant par sa grande amplitude et sa continuité », mais le port libanais est en outre impraticable entre décembre et mars, ce qui oblige les stationnaires de rallier la rade sableuse de Saint Georges distante de trois milles<sup>1349</sup>. La baie de Djouni (Joneh), proche, est également appréciée pour sa profondeur et offre un bon mouillage estival aux caboteurs<sup>1350</sup>. Au sud, le port de Jaffa offre un mouillage si mauvais que le fond est couvert d'ancre perdues lors des coups de vents hivernaux. Jusqu'à la fin du siècle, ce port qui, depuis l'Antiquité, permet d'atteindre Jérusalem, conserve sa détestable réputation en dépit de quelques aménagements. L'officier d'administration Girard rapporte l'avis commun en parlant d'un mouillage « mauvais et peu sûr, pendant l'hiver<sup>1351</sup> ». Parvenant dans ce port où il débarque pour une courte visite de Jérusalem, le commandant du *Faucon*, le stationnaire de Crète, hâte le mouvement de son état-major car « la saison était déjà avancée — nous étions en novembre — il fallait se hâter ». Las ! Le commandant Daveluy apprend par télégramme, le lendemain même de son arrivée dans la Ville Sainte, la survenue d'un coup de tabac qui a contraint son second à rallier un port mieux abrité, mais non sans avoir subi des roulis désordonnés et déploré pas mal de casse dans la soute<sup>1352</sup>.

Sur ces côtes de fer syro-libanaises, crétoises et algériennes, le repérage des rades foraines les plus sûres et la présence d'une chaîne de ports de secours s'impose donc aux stationnaires amenés à demeurer l'hiver dans leurs parages. Anticipant, en août 1860, la nécessité de maintenir une présence navale durable après les massacres du Mont-Liban et de Damas, l'amiral Jéhenne interroge de vieux marins levantins, mais peine à trouver des abris sûrs, capables d'accueillir les stationnaires et d'abriter des opérations de ravitaillement. Si Tripoli, Alexandrette et Larnaca lui semblent offrir « un ancrage tolérable et sûr », le bilan n'est pas sans ombre. Le mouillage de Tripoli de Syrie, qui est pourtant « le moins mauvais » des trois, est exposé aux vents du nord qui dominant l'hiver, bien qu'une série d'îlots l'abritent au Sud comme à l'Ouest. En revanche, la rue Royale juge impossible de tenir la rade de Beyrouth par « un fort coup de vent de NO ou du Nord<sup>1353</sup> ».

#### 1. 4. Tenir la mer durant la mauvaise saison : une corvée nécessaire

Durant la mauvaise saison, les contraintes logistiques et climatiques ou nautiques réduisent les activités ordinaires des forces navales dont une large fraction ne quittent pas ou peu les eaux

<sup>1348</sup> COQUEREL, p. 268.

<sup>1349</sup> M. B. Girard, « Souvenirs d'une campagne (...) », art. cité, p. 75.

<sup>1350</sup> *Idem*, *Souvenirs maritimes (...)*, op. cit., p. 324.

<sup>1351</sup> *Idem*, « Souvenirs d'une campagne (...) », art. cité, p. 57-58.

<sup>1352</sup> DAVELUY, II, p. 428-429.

<sup>1353</sup> SHD-V-M, BB 4-784, Amiral Jéhenne au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 18 août 1860.

portuaires françaises (Toulon, Alger) et les points de ralliement ordinaires au Levant que sont les ports de Smyrne et du Pirée.

Dans l'arsenal varois, les deux derniers et les quatre premiers mois de l'année sont une période de grande activité puisqu'il faut finir l'armement des navires amenés à prendre, aux beaux jours, leur place au sein de l'escadre et des divisions. Parallèlement, le commandement procède aux entraînements des nouvelles recrues dans la rade de Toulon<sup>1354</sup>. Une fois cette mise en train conduite, l'escadre rallie les eaux de la rade d'Hyères pour conduire quelques brèves manoeuvres<sup>1355</sup>. L'hiver est également la période des essais tactiques, où les nouvelles unités de chaque division sont mises à l'épreuve<sup>1356</sup>. L'état de la mer dicte alors la durée et l'ampleur des exercices. Les brèves sorties d'entraînement menées durant l'hiver sont ainsi suspendues quand la mer s'avère trop grosse. Il s'agit alors de ne pas épuiser les hommes ni les machines<sup>1357</sup>. Sur les côtes provençales, algériennes et corses, la surveillance des pêches est suspendue vers la fin du mois d'octobre, quand les barques rentrent au port, et ne reprend qu'au mois d'avril. En Méditerranée orientale, la surveillance navale est partiellement arrêtée pendant l'hiver. Laissant une ou deux unités montrer le pavillon sur la côte libanaise, la station du Levant se replie soit en Grèce, au Pirée, soit à Beyrouth. Les rares stationnaires chargés de tenir la mer sont alors soumis aux duretés de l'hiver proche-oriental et balkanique<sup>1358</sup>. Le stationnaire de Constantinople, une fois ses dernières croisières menées en mer Noire et dans les Détroits, revient dans le Bosphore en octobre. Il jette alors l'ancre à Thérapie où il demeure six mois environ. En dépit de ce repli hivernal, plusieurs raisons exigent le maintien d'une présence navale limitée<sup>1359</sup>.

Les obligations du service pénal impérial — le transport des bagnards métropolitains, indochinois et algériens vers Cayenne et la Calédonie —, mais également les missions postales et logistiques ignorent les saisons. À ces contraintes pérennes, s'ajoutent la relève des hommes et leur entretien. Il faut en effet assurer le rapatriement des marins et des troupes de marine servant outre-mer, mais aussi renouveler les rechanges et fournir leurs vivres aux unités. Enfin, les considérations tactiques, diplomatiques et stratégiques peuvent primer sur la prudence ordinaire. La croisière des flottes alliées en mer Noire en janvier 1854, deux mois avant l'entrée en guerre officielle des Britanniques et des Français, est déclenchée pour contrer les effets politiques supposés du désastre navale de Sinope (30 novembre 1853), mais également pour couvrir le débarquement de troupes ottomanes sur le front nord de l'empire du Sultan. Les mois suivants, les croiseurs occidentaux patrouillent le long des côtes circassiennes pour y repérer les mouillages d'été, dans l'hypothèse de débarquements, mais également pour suivre les mouvements de repli russes. Il s'agit également de

<sup>1354</sup> SHD-V-M, BB 4-796, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 23 février 1861.

<sup>1355</sup> SHD-V-M, BB 4-811, Ministère de la Marine au VA Rigault de Genouilly, 4 janvier 1862.

<sup>1356</sup> SHD-V-M, BB 4-654, CA Tréhouart au ministre de la Marine, François Arago, 14 février 1848.

<sup>1357</sup> SHD-V-M, BB 7-40, VA Comte de Gueydon au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 21 janvier 1868.

<sup>1358</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, C<sup>mt</sup> de l'*Actif* au c<sup>mt</sup> de la station du Levant, 2 novembre 1870.

<sup>1359</sup> Avérée au Levant depuis 1767 : E. Olivier-Jégat, *Océans et marine française (...)*, *op. cit.*, p. 270.

préparer l'offensive alliée de l'été sur les côtes des Principautés. Autant de mouvements qui exposent les navires à de sérieux coups de tabac, comme celui qu'endurent le *Furious* et le *Vauban*, fin février 1854, et dont les deux navires, roulés par « des vagues courtes, presses et heurtantes » sortent malmenés<sup>1360</sup>. Durant la guerre de 1870, la traque des éventuels corsaires allemands et des navires suspects contraint l'*Actif*, un des deux navires maintenus au Levant, à croiser durant l'hiver entre la mer Ionienne, la Crète et les Sporades alors que ses machines, défailantes depuis son transfert, accumulent les pannes et que sa coque se couvre de salissures<sup>1361</sup>.

Les crises humanitaires sont une autre occasion politique majeure de conserver une présence navale constante. Alors même que la France a déployé un corps expéditionnaire de 6 000 hommes au Liban et peut désormais compter sur l'interposition des forces ottomanes, les Tuileries maintiennent une présence navale régulière dans les ports où l'irritation anti-chrétienne est la plus forte, tels Saïda (Sidon) et Jaffa. Outre cette mission de présence, les croiseurs transportent durant l'hiver des vivres aux organismes de secours, contribuent au ravitaillement des forces du général d'Hautpoul et suivent de près la situation politique<sup>1362</sup>. Ponctuelles, de telles missions politico-humanitaires voire d'ingérence se répètent sur les côtes des puissances secondaires. La nécessité d'arrêter le pillage d'un navire français échoué à Tabarka, le 26 janvier 1878, et de soutenir les efforts répressifs du gouvernement tunisien amène le gouvernement général à déployer un croiseur, le *Cassard*, pour montrer le pavillon et voir ce qui pouvait être sauvé<sup>1363</sup>. Le prestige national, les demandes diplomatiques et consulaires, les impératifs de la dissuasion, les rivalités européennes enfin imposent enfin une réponse voire une riposte navale proportionnée quelque soit la saison. Suspectant les Ottomans de vouloir mener une démonstration navale devant Tunis, la France y détache deux vaisseaux que l'on rappelle avant la mauvaise saison à la fin d'octobre 1843, quand l'ombre de la manoeuvre turque s'éloigne. Paris néanmoins conserve dans les eaux de la Régence un stationnaire auquel on transmet de nombreuses consignes pour lui permettre d'étaler le mauvais temps<sup>1364</sup>. Au tout début de 1880, le ministre des Affaires étrangères, Louis-Charles de Saulces de Freycinet obtient rapidement de son homologue de la rue Royale, l'amiral Jauréguiberry (1815-1887), le remplacement du *Forbin*, rappelé de La Goulette en décembre 1879. La France doit, en effet, être toujours représentée dans un port où le pavillon italien flotte en toute saison. En décembre de la même année, sans attendre les instructions des Affaires étrangères (ni les prévenir), l'amiral Cloué fait remplacer le *Cassard* par la *Jeanne-d'Arc*. La détérioration des affaires égyptiennes en décembre 1881 amène également les Affaires étrangères, par la voix tonnante de Gambetta, à exiger une présence navale pérenne au moins aussi forte que celle des Britanniques. À

<sup>1360</sup> Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...)*, *op. cit.* p. 69.

<sup>1361</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, Pochette de l'*Actif*, 2, (1869-1871). La première pochette manque.

<sup>1362</sup> Ces missions sont exposées dans les lettres des commandants des croiseurs *Mogador*, *Colbert*, *Eclaireur* qui sont rassemblés dans la sous-série BB 4-791.

<sup>1363</sup> Vice-amiral Pothuau, ministre de la Marine, au capitaine de frégate commandant le *Cassard*, 5 février 1878, dans *Affaires étrangères, Documents diplomatiques, Affaires de Tunisie (1870-1881)*, Paris, Imprimerie nationale, 1881, p. 111-113.

<sup>1364</sup> Le navire revient en France à la mi-décembre 1843. SHD-V-M, BB 4-616, CA Parseval au ministre de la Marine, VA Mackau, 18 octobre 1843 ; *ibidem*, CV Le Goarant de Tronchin au même, 11 décembre 1843.

dire vrai, cette règle de la parité navale en toute saison est assez communément admise de toutes les administrations pour être *per se* le seul motif d'un déploiement ou d'une relève.

## 2. Des navires et des hommes ... : une sécurité renforcée au fil du siècle ?

Face aux duretés climatiques, la résistance du navire dépend de la conjonction des données naturelles — une trombe inattendue lors d'une manoeuvre d'approche, une roche mal signalée que recouvre la brume— mais également de ses propres forces. La sécurité d'un navire face aux éléments repose, en premier lieu, sur la solidité de la coque et des mâts, sur la qualité du système propulsif, éolien ou motorisé, comme de l'appareil à gouverner. Cette endurance matérielle n'est pas le fruit du hasard, mais repose sur l'accumulation de choix et de préparatifs complémentaires avant et durant la construction du bâtiment. La qualité des matériaux employés comme la robustesse des appareils et des machines sont les éléments fondamentaux de la sûreté du navire à laquelle contribue aussi le remplacement régulier des pièces essentielles - voiles, turbines — et des matériels auxiliaires que sont les cordages, les poulies, et les ancres. Le salut comme l'intégrité du navire supposent enfin une longue préparation des hommes, durant laquelle l'équipage apprend à connaître le fort et le faible de son navire, afin d'exécuter correctement une manoeuvre décisive ou d'opérer les travaux d'urgence. Il y a enfin et surtout ce que le commandement ordonne ou tarde à dire. *In fine*, ce sont les entraînements, l'expertise, l'esprit de décision qui permettent d'étaler la tempête ou de déséchouer rapidement un navire.

La marine de l'Etat s'avère globalement capable d'associer ces trois exigences - un matériel de qualité et bien entretenu, des équipages exercés, un commandement capable et prudent - que les meilleures marines de guerre seules sont en mesure de combiner et de maintenir. Pour autant, ce « bilan globalement positif » suppose des corrections. En dépit des efforts de standardisation et d'homogénéisation, sensibles depuis l'âge moderne, chaque navire en bois possède ses qualités et ses défauts propres, structurels ou non. Parfois la réorganisation du lest et du chargement, la modification d'une batterie, l'enlèvement de charges dans les hauts permettent de résoudre les embarras, parfois le mal est trop profond pour être résolu par ces modifications<sup>1365</sup>. Les performances limitées de la frégate *Iphigénie*, construit sur les plans d'un vaisseau, mais réduite à une batterie, sont largement le fait de cette transformation<sup>1366</sup>. Malgré les cahiers des charges, la multiplication des séries et des chantiers accroît les différences et facilite le lancement de médiocres unités. Les ratages n'ont donc pas manqué, surtout au milieu du siècle et durant la décennie 1890, quand les principes d'homogénéisation cèdent le pas devant d'autres priorités : la course aux armements avec le Royaume-Uni et la conversion des escadres à la vapeur, la vogue des torpilleurs. La Royale souffre, en outre, de plusieurs maux pérennes : ses réserves métropolitaines de matériels de rechange ne sont pas adaptées aux crises majeures comme aux tensions de longue durée. Tout effort inattendu finit par excéder les moyens des ports de guerre laissant certaines unités fort

<sup>1365</sup> SHD-V-M, B 4-406, CA Jurien de La Gravière au ministre de la Marine, Pierre-Barthélémy Portal, 11 septembre 1819.

<sup>1366</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 177.

démunies et les magasins vides et désorganisés. La crise des arsenaux en 1840-1841 se répète en 1853, mais encore en 1871 puis en 1898. Le temps enfin est un facteur décisif. La valeur d'un équipage, la robustesse des matériels comme la manoeuvrabilité d'un navire, ne sont pas les mêmes au début, au milieu ni au terme de son existence opérationnelle. Lancé sous la premier Empire, le *Montebello* est réarmé en 1834, mais dispose alors d'équipements divers, - caisses à eau, câbles-chaînes -, inconnus deux décennies auparavant. Utile, sa modernisation modifie néanmoins la charge comme l'équilibre du *Montebello* duquel une dizaine de bouches à feu sont enlevées afin de ne plus surcharger les extrémités du pont supérieur. Quelques mois d'efforts répétés suffisent donc à relever la valeur d'une escadre. Durant le second semestre 1840, le renforcement de l'escadre britannique au Levant par des navires sortis des cales sous hangars insulaires, suscite les commentaires mi-admiratifs mi-narquois des marins de l'amiral Lalande dont les navires déployés depuis plus d'une année étaient parfaitement opérationnels. Quelques mois plus tard, les premiers navires anglais, désormais bien rodés, conduisent les opérations navales menant à l'effondrement égyptien en Syrie, quand les navires français, quittant la zone, trouvent dans les ports de guerre des magasins vidés et désorganisés<sup>1367</sup>.

## **2. 1. Construire pour durer et tenir**

Quelles règles et quelles pratiques, quelles habitudes enfin déterminent le choix des matériaux et des matériels, dans la construction d'une unité de la marine de guerre et dans sa refonte ?

### **2. 1. 1. Des procédures de contrôle censées éviter le pire**

Comme dans les autres pays maritimes, la réussite de la construction d'un navire ou d'une série se joue, en dehors des bases, au sein même des administrations navales et du siège du gouvernement. Des règles éprouvées, des personnels compétents, une division respectée des tâches d'exécution et de contrôle sont autant d'impératifs des premiers projets à la livraison des unités. Avec les inévitables variations que produisent la succession des régimes puis la politisation croissante des affaires militaires après 1870, la Marine sut éviter les pires écueils ou se sortir des mauvaises passes. En dépit des malencontreuses décisions et réformes introduites au début de la Restauration, le bon sens comme le dévouement de grands administrateurs formés sous l'Empire permettent de retrouver le meilleur des dispositions adoptées au tout début du siècle. Sous le Second empire et dans les premières années de la III<sup>e</sup> République, l'administration des préfectures maritimes peut paraître pléthorique, elle n'en est pas moins estimée pour ses compétences techniques et sa probité<sup>1368</sup>. Dans cet âge d'innovations nautiques et militaires qui marque les décennies 1880-1910, la floraison des projets comme la recherche des armes de rupture s'avèrent des voies risquées et parfois de ruineuses ou meurtrières tentatives auxquelles n'échappe aucune puissance. S'il ne satisfait pas les avocats d'une hypercentralisation sur le modèle britannique du

<sup>1367</sup> SHD-V-M, BB 4-600, VA Hugon au ministre de la Marine, Amiral Duperré, 14 décembre 1840.

<sup>1368</sup> Anonyme, « La Marine et son budget », *Revue des Deux Mondes*, vol. 18, Novembre-Décembre 1876, p. 12-13.

*Comptroller of the Navy*, l'examen préalable des plans par le conseil des Travaux limite néanmoins les risques d'une flotte de prototypes imposée par des amateurs princiers ou inspirés. Pour influent qu'il soit, François d'Orléans n'est pas et ne sera jamais un *deus ex machina* maritime dont le *veto* et les idées font tout plier sous lui. Le fils de Louis-Philippe et, plus tard, Napoléon III comme ses plus influents ministres de la Marine doivent tenir compte des avis des experts du génie maritime et des institutions chargés de valider les innovations. Ces sécurités, bien naturellement décriées comme conservateurs par leurs opposants, sautent à la fin du siècle dans le contexte de démocratisation des affaires régaliennes. À la Belle Époque, les erreurs doctrinales, l'ingérence ministérielle, comme les considérations budgétaires et corporatistes locales se conjuguent ainsi pour donner des séries de navires de ligne insatisfaisantes, tout en privant la France d'une efficace défense côtière. Pour autant, ces maux sont partiellement réparés, quand les pratiques de saine gouvernance navale sont réintroduites après 1908 et jusqu'en 1914.

Une fois qu'elle est décidée, la construction des navires mobilise soit les ressources des arsenaux soit les chantiers privés, étrangers (britanniques souvent) ou nationaux. Entre ces divers sites, il existe assez de différences et de traditions pour inspirer la méfiance. Les arsenaux de la Marine ne sont pas des Icaries. Le vol des matières, la « perruque », les contestations politiques, les solidarités ouvrières et urbaines posent de récurrents soucis, particulièrement en 1848, mais également à la fin du siècle, quand la politique démocratique et sociale des gouvernements radicaux et la propagande socialiste bousculent les traditions militaires dans les arsenaux. Pour autant, les règles d'administration et de comptabilité en usage dans les cinq préfectures nationale comme la répression des abus et des vols préviennent les effets calamiteux que la corruption et les négligences entraînent sur la marine russe, particulièrement avant 1904-1905, comme sur les bâtiments ottomans jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale<sup>1369</sup>. Les règles entourant le contrôle de l'achat des matières et des vivres jusqu'à la recette - *i.e.* l'admission - des navires et des pièces ont pour objectif de ne rien accepter qui nuise à long terme à la sécurité des unités et des personnels. Concrètement, aucune bille de bois, aucune machine, aucune pièce d'artillerie, aucun navire de guerre, aucune futaille de vin ne doivent être acceptés sans avoir été contrôlés et « reçus » par des agents et des commissions spécialisées en France même. Il en va de même à l'étranger dans le cas de livraisons de navires et d'armes telles que des torpilles. Une fois reçu par la commission des recettes, le navire armé fait l'objet d'essais qui, pour les bâtiments expérimentaux, se prolongent durant plusieurs jours et semaines. Les vitesses atteintes à la vapeur et sous voile sont analysées en tenant compte de l'état de la mer, des chaudières mobilisées, de la consommation du charbon et de son origine.

---

<sup>1369</sup> D. Panzac, « Flottes et arsenaux (...) », art. cité, p. 367-368.

## 2. 1. 2. Construire et entretenir des flottes durables : le bon sens le plus souvent, mais parfois le sordide

Alors que la construction des navires de transport et la navigation commerciale entrent dans un âge de libre-échange et de faible contrôle étatique, des économies sordides, l'usure accélérée des machines comme leur inégale robustesse multiplient, sur les mers européennes et lointaines, le nombre de navires marchands ratés ou dangereux que les législateurs nationaux et les conventions internationales éliminent lentement, après 1850, en multipliant les contraintes réglementaires, les inspections et les normes de construction<sup>1370</sup>. Dans une large mesure, les marines de guerre occidentales ont su prévenir cette détérioration par le maintien de règles et de pratiques anciennes déterminant la construction comme l'entretien des navires capables de durer et de subir soit des conversions soit des refontes.

Au premier XIX<sup>e</sup> siècle comme au milieu du siècle, les coques des navires de guerre français sont assemblées avec des bois sélectionnés, ayant séjourné des mois durant dans des bains d'eau saumâtre afin d'épuiser leur sève puis stockés sous abri. Les défauts des arbres, gélivure, roulure, et blessures diverses, sont admirablement connus par les agents de l'administration forestière, réorganisée en 1820 et renforcée par la suite<sup>1371</sup>. Les mâts, dont les meilleurs sont tirés des pins de la Baltique et du Canada, sont choisis dans les essences les plus durables et les plus souples ; les pièces de renforcement métalliques — porques croisées en fer et diagonales —, de plus en plus nombreuses avant la métallisation générale des structures, apportent à l'ensemble de la carcasse un surcroît de robustesse. Rien à voir ici avec la politique de construction russe des années 1830-1840 qui, employant des matériels « fort inférieurs » et des bois verts, abondants certes, mais voués au pourrissement, s'avère calamiteuse à long terme puisqu'elle mène à de grandes dépenses<sup>1372</sup>. Au début des années 1860, la construction des premières frégates cuirassées, montre une attention particulière au vieux problème de l'arc — la courbure — accru par l'allongement des unités cuirassées et leur alourdissement. Le vagrage oblique, une ancienne technique remise à l'honneur, associé à la surveillance méticuleuse de la coque, permet alors de prévenir la déformation des premiers navires blindés et leur précoce condamnation<sup>1373</sup>. Dans ces conditions, le vieillissement des unités, qui va de pair avec la constitution de fortes réserves stratégiques, n'est pas synonyme de déchéance<sup>1374</sup>. Plus anciens que les navires russes et britanniques déployés dans les années 1840, les vaisseaux qui sont déployés au Levant sous les ordres de Lalande puis de Hugon en 1840 sont jugés de première valeur. Comparant, en 1848, l'âge moyen des navires français et russes, le LV La

<sup>1370</sup> J. Armstrong, D.M. William, « The steamboat, safety and the state : Government reaction to new technology in a period of *Laissez-Faire* », *Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 2, Mai 2003, p. 167-184 ; M. Jasanoff, *Le monde selon Joseph Conrad*, *op. cit.*, p. 108-109.

<sup>1371</sup> Jean-Marie Ballu, *Bois de Marine. Les bateaux naissent en forêt*, CNPF-Marine Nationale, 3<sup>e</sup> éd., 2014, p. 29.

<sup>1372</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-1, Commandant La Roncière Le Noury, « Note sur la marine impériale russe de la mer Noire », 25 février 1849.

<sup>1373</sup> M. Guérout et J.-P. Laporte, *Le Magenta*, *op. cit.*, p. 151-155 ; J.-M. Ballu, *Bois de Marine (...)*, *op. cit.*, p. 9.

<sup>1374</sup> *Ibidem*, p. 118 ; J.-L. Cortès, « Fortunes de mer : naufrages sur les routes maritimes corses (...) », art. cité, p. 27.

Roncière Le Noury rappelle que les vaisseaux nationaux, refondus ou non, ont en moyenne 29 ans, quand les navires russes, construits en bois vert, doivent être déchirés après quinze années<sup>1375</sup>. Bien construites et surveillées de près, les frégates cuirassées lancées au début des années 1860 sont encore, deux décennies plus tard, des unités parfaitement opérationnelles.

Une fois lancés, les navires ne maintiennent leur valeur que par un entretien constant. L'envoi de rechanges, les réparations d'urgence comme les refontes ont ainsi pour fonction de conserver au navire ses capacités militaires. Encore faut-il conduire à temps ces opérations et leur donner le crédit et l'ampleur nécessaires. Les navires les plus anciens où l'on tarde à conduire la moindre réparation sont inévitablement les plus exposés aux réticences financières. C'est sans doute à une longue suite d'économies sordides que le transport *Rhône* doit son naufrage puis sa destruction sur les côtes du Languedoc en 1836. Sous le Second empire, pourtant généreux, l'administration entend donner aux matériels plusieurs vies, même sur l'escadre de la Méditerranée qui est le fer de lance de la politique régionale de la France. Ce sont alors des voiles usées que l'on embarque sur les vaisseaux et qu'il faut ménager, au détriment des exercices et des manoeuvres. Mais ces précautions ne sont bonnes que pour les revues. Au printemps 1860, le VA Le Barbier de Tinan signale la destruction de voiles trop anciennes qui n'ont pas tenu le mauvais temps<sup>1376</sup>. Durant les opérations du Maroc de 1907-1908, la Marine enregistre un grand nombre d'accidents sur les croiseurs de l'escadre de réserve dont les matériels sont alors progressivement remis en état pour atteindre l'efficacité des équipements des navires toujours armés<sup>1377</sup>. Le sordide n'est donc jamais bien loin, sans que jamais la Marine ne souffre de ce dénuement matériel qui accable les unités espagnoles, ottomanes ou égyptiennes. En 1864, le commandant de l'*Impétueuse* ( - hilare ou furieux- ) écrit au commandant de la station du Levant : « Je supprime de l'éclairage tout ce qui n'est pas indispensable et je remplace autant que possible la bougie par l'huile en fabriquant des lampions de fer blanc qui s'adoptent au fond des fanaux<sup>1378</sup> ». Rien de bien de original ici, les administrations navales occidentales ayant développé ces habitudes de parcimonie et de surveillance tatillon, afin de prévenir la corruption et la gabegie qui ne sont nullement une tentation nationale.

### **2. 1. 3. Les « ratages » et les « sabots » : l'inévitable rançon d'un âge de transition technologique et de progrès continus**

Ayant acquis au XVIII<sup>e</sup> siècle une réputation d'excellence dans le domaine de la construction navale, la Marine demeure, au siècle suivant, un haut foyer d'innovations et d'amélioration des

---

<sup>1375</sup> SHD-V-M, BB 4-1025, LV de La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, CV Raymond de Verninac Saint-Maur, Rapport sur la Marine russe, 5 août 1848.

<sup>1376</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Le Barbier de Tinan, 21 avril 1860.

<sup>1377</sup> État-major général de la Marine, 1<sup>re</sup> section, *Les opérations de la Marine au Maroc (1907-1908)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1913, p. 125.

<sup>1378</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant de l'*Impétueuse* au commandant-en-chef de la Division Navale du Levant, 11 octobre 1864.

progrès accomplis dans les autres pays maritimes<sup>1379</sup>. Parfois gênée par la fierté corporatiste et nationale, la construction des frégates et les vaisseaux lancés après 1820 est une entreprise d'assimilation et de transformations heureuses<sup>1380</sup>. Les frégates de premier rang de la classe de la *Belle-Poule* (type *Dryade*) conçues à la fin de la Restauration et lancées sous la monarchie de Juillet acquièrent une solide réputation de puissance et d'équilibre. Plusieurs conditions politiques et administratives ont facilité la perpétuation comme le renouvellement de ces filières. Non seulement l'école du génie maritime, dont l'histoire débute en 1741 avec l'école de construction navale, demeure une pépinière de talents, qui tirent le meilleur profit des voyages outre-Manche, mais la circulation des informations et des expériences entre les arsenaux et les chantiers privés est constante dès la Restauration<sup>1381</sup>. Si le tableau d'ensemble est satisfaisant, il demande de sérieuses rectifications tout à la fois en considérant les types d'unité dont la construction suit des logiques et des traditions propres. Dans une synthèse sur la construction des frégates et des vaisseaux sous les monarchies constitutionnelles, Jean Boudriot oppose la qualité des frégates à la médiocrité des vaisseaux, qui s'échappent lentement et difficilement du modèle canonique « Borda-Sané » de l'ère napoléonienne. S'ajoutent alors les effets négatifs inévitables de la « révolution maritime », qui ne se réduit pas à la seule navalisation de la vapeur. Entre 1820 et 1840, l'introduction de caisses à eau comme la disposition des pièces à feu nouvelles sur le pont supérieur ont des conséquences inattendues sur l'équilibre et sur la mobilité du navire. Comment éviter les embarras qu'une hélice pose à la marche du navire ? Comment maintenir l'assiette d'un bâtiment ayant employé le tiers ou la moitié de son charbon ? Au milieu du siècle, la conversion rapide à la vapeur des grandes unités dans la décennie 1850 pose de lourds soucis d'adaptation à des machines dont la puissance n'est pas homogène. Face aux sabots comme aux ratages, les ingénieurs comme les commandants disposaient d'une certaine marge de manoeuvre pour réduire le mal.

Quelques procédés séculaires préviennent, à bon marché, une coûteuse refonte. Chargé de commander dans les eaux nord-africaines une division, le CA Pierre-Roch Jurien de La Gravière (1772-1849) se plaint des « mouvements de tangages trop durs du *Colosse*, le vaisseau qui porte son guidon. Incriminant l'arrimage qui, mal équilibré altère les qualités de ce navire qui « porte très bien la voile », l'officier se promet de résoudre ce handicap une fois revenu à Toulon<sup>1382</sup>. Prenant en 1832 le commandement du brick *Palinure*, le commandant Bruat hérite d'un mauvais marcheur. Une fois les charges déplacées, le centre de gravité modifié, le lest allégé, le navire de Bruat « avait complètement changé d'allure ; ses mouvements étaient devenus très doux, il ne mouillait pas et

<sup>1379</sup> À titre d'exemple, l'article récent de Patrick Villiers sur les frégates françaises de la seconde moitié du XVIIIe siècle : Patrick Villiers, « Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Indépendance », *Revue d'Histoire Maritime*, 25, Octobre 2018, p. 117-126.

<sup>1380</sup> Jean Boudriot, « Vaisseaux et frégates sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », dans *Marine et Technique* (...), *op. cit.*, p. 65-83.

<sup>1381</sup> [https://yg-marine-design.com/wp-content/uploads/2018/08/Lingénieur-le-génie-maritime-et-l'idée-de-progrès-théoriques-de-l'architecture-navale-à-l'aube-du-XIXe-siècle\\_30082016\\_PDF\\_final.pdf](https://yg-marine-design.com/wp-content/uploads/2018/08/Lingénieur-le-génie-maritime-et-l'idée-de-progrès-théoriques-de-l'architecture-navale-à-l'aube-du-XIXe-siècle_30082016_PDF_final.pdf).

<sup>1382</sup> SHD-V-M, BB 4-406, CA Jurien de La Gravière au ministre de la Marine, Pierre-Barthélémy Portal, 11 septembre 1819.

portait parfaitement la voile<sup>1383</sup> ». Le problème est alors récurrent. La commission Sochet, détaché au Levant en 1833 pour comparer les forces et les faiblesses des divisions françaises, grecques et britanniques, explique également la moindre vitesse des croiseurs français par l'emploi de trop lourdes charges de lest, un défaut que la Marine prend en compte les années suivantes. Si les mêmes pratiques permettent, à l'âge de la vapeur et du métal, de maintenir un certain degré d'homogénéisation, cet objectif bute toutefois, au milieu puis à l'extrême-fin du siècle, devant de lourdes priorités tactiques.

#### a. Les décennies 1850 et 1890 riches en ratages

Précipitée par les tensions franco-britanniques des années 1850-1853 et par les impératifs logistiques de la guerre de Crimée, la conversion à la vapeur des frégates et des vaisseaux produit un grand nombre de ratages et de demi-succès. Hormis une poignée de réussites, obtenues par une jumboïsation efficace et l'installation de machines puissantes, la conversion de la plupart des vaisseaux à voiles, dont un grand nombre de vénérables modèles Sané, fut peu réussie<sup>1384</sup>. Le bilan de ce coûteux programme de conversion s'avéra, en outre, moins satisfaisant qu'outre-Manche où les ratages furent assez rares<sup>1385</sup>. À la fin de l'année 1859, les embarras comme les pannes du navire-amiral de la station du Levant, la corvette *D'Assas*, soumise en outre à de fortes déformations, sont tels que le commandant, Camille Clément de La Roncière Le Noury, est contraint de faire demi-tour pour déposer son navire entre les mains des ouvriers de l'arsenal de Toulon<sup>1386</sup>. Satisfait d'abandonner ce « très mauvais bâtiment, avec lequel rien n'est possible<sup>1387</sup> », La Roncière Le Noury accueille toutefois avec une joie dubitative la réception de la frégate mixte *Zénobie*, convertie en 1856<sup>1388</sup>, certes « bien mieux », mais dotée d'une « petite machine, (...) auxiliaire », donnant à peine six noeuds, et qu'il utilise surtout sous voiles<sup>1389</sup>. Au tout début des années 1860, avant la généralisation des frégates cuirassées, le VA Romain-Desfossés signale d'importantes différences entre les vaisseaux de ligne « tout vapeur », tels l'*Eylau* et l'*Algésiras*, qui ont « donné les meilleures garanties d'un long et bon fonctionnement », et la plupart de navires convertis, dont les qualités manoeuvrières, la tenue sous voiles comme la consommation en charbon

<sup>1383</sup> G. Benoit-Guyod, *Bruat (...), op. cit.*, p. 138. À titre de comparaison : M. Jasanoff, *Le monde selon Joseph Conrad, op. cit.*, p. 129-130.

<sup>1384</sup> BATTISTI, I, p. 166.

<sup>1385</sup> Andrew Lambert, *Battleships in Transition. The Creation of the Steam Battlefleet 1815-1860*, Conway maritime Press, 1984, p. 97-111 et 155.

Le travail comparatif d'Andrew Lambert souffre de ne pas s'appuyer sur les archives navales françaises, mais de recourir à la littérature seconde. Ses vues sur la marine du Second empire n'ont jamais péché par une excessive bienveillance. Ce trait commun aux navalistes britanniques contemporains est certes utile pour corriger certaines vues complaisantes, mais est ici contre-productif.

<sup>1386</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-1, C<sup>mt</sup> La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 3 novembre 1859.

<sup>1387</sup> Le même à sa fille, 25 novembre 1859, LA RONCIÈRE, t. I, p. 204.

<sup>1388</sup> [http://www.dossiersmarine.org/f\\_fm2.htm](http://www.dossiersmarine.org/f_fm2.htm), « Frégates mixtes de 2<sup>e</sup> rang ».

<sup>1389</sup> Le même à la même, 6 décembre 1859, *ibidem*, p. 212.

sont non seulement médiocres, mais en outre dissemblables. Les navires « mixtes », des hybrides dotés de machines de faible puissance, s'avèrent généralement de mauvais marcheurs par gros et mauvais temps<sup>1390</sup>. Pour autant, même les vaisseaux rapides les mieux réussis marchent mal, quand « le vent fraîchit » et « dérivent sensiblement plus et évoluent mal<sup>1391</sup> ». L'inégale puissance de l'appareil moteur comme l'impact singulier de la conversion sur l'architecture générale de chaque bâtiment converti ne sont que deux données parmi bien d'autres qui tendent à différencier les unités. Les navires dont les hélices peuvent être remontées manoeuvrent plus aisément sous voiles, tandis que le blocage des hélices fixes ne rend pas, en revanche, aux « mixtes » leurs anciennes qualités manoeuvrières. Durant les décennies 1860-1870, la disparition des navires convertis au profit d'unités « tout fer et tout vapeur », blindées ou non, réduit le nombre des très médiocres unités.

Cet équilibre est compromis à la fin du siècle, quand la construction des cuirassés, abusivement retardée, favorise l'hétérogénéité des navires de ligne au sein d'une même classe<sup>1392</sup>. Les flottes de défense côtière n'échappent pas aux dangers de l'échantillon, dont sont épargnés les types les moins exposés aux débats médiatiques : les navires de transport, les torpilleurs de haute mer comme les contre-torpilleurs. L'excessive surcharge de leurs hauts font le (dangereux) pittoresque des cuirassés des classes *Hoche* et *Brennus* dont la plage avant, trop basse, enfourne beaucoup<sup>1393</sup>. Parallèlement, le lancement des unités de défense mobile, essentiellement des torpilleurs, oblige la Marine à se tourner vers l'industrie privée, alors que les cahiers des charges sont encore indécis. Interrogé en 1894, l'amiral Rieunier, ancien préfet maritime du 5<sup>ème</sup> arrondissement, voit dans cette incertitude initiale une des causes de la livraison de bâtiments médiocres et souvent en panne, à l'exception des torpilleurs « Normand », cette firme conservant sa réputation d'excellence tout au long des polémiques<sup>1394</sup>.

### **b. Patiemment corriger les défauts et prévenir le pire**

Les nombreux « ratages » dans les années 1850 puis dans les années 1890 n'ont jamais conduit à des catastrophes ni à une crue d'accidents, pour la simple raison que ces maux, bien repérés, ont fait l'objet de contre-mesures. Confrontés successivement aux effets de la motorisation hybride (1840), des conversions accélérées (1851-1859), de la construction métallique, puis du blindage, enfin de l'alourdissement de l'artillerie, les commandants de l'escadre et leurs subordonnés n'ont jamais perdu de vue la nécessité de disposer d'une force dont les manoeuvres et surtout la marche fussent les plus homogènes possible. Les « ratages », et autres « sabots » furent donc l'objet de

<sup>1390</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Romain-Desfossés, « Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble », 1<sup>er</sup> Janvier 1860.

<sup>1391</sup> *Ibidem*.

<sup>1392</sup> L'étude chrono-thématique de l'escadre d'évolutions, que nous présentons dans la seconde partie de notre étude, revient plus longuement sur la question du déclin des forces navales de la Belle Époque.

<sup>1393</sup> La légende noire des « coule-tout-seul » de la Belle Époque trouve en Martin Motte son historien le plus narquois : M. Motte, *Une éducation géostratégique (...), op. cit.*, p. 127-128.

<sup>1394</sup> SHM-V-M, BB 8-987, Commission extra-parlementaire de la Marine, Amiral Rieunier, Déposition du 9 février 1894.

toutes les attentions, afin de leur rendre leur place en escadre et de réduire les surcoûts. Au tournant des années 1860, l'installation de nouvelles chaudières, la conduite d'essais répétés, l'amélioration de la chauffe, la modification du lest, et des entraînements répétés rendent une certaine valeur opérationnelle aux navires les moins appréciés. Trois mois après avoir été fort critiqué pour son excessive consommation, l'*Alexandre*, un des pires ratages des programmes de conversion des « mixtes », semble ne plus connaître ce problème<sup>1395</sup>. À la mi-avril 1860, les améliorations apportées aux machines du *Redoutable* et de l'*Impérial* par le CV Labrousse, un des meilleurs experts « vapeur » de la Marine, satisfont l'amiral Le Barbier de Tinan, qui s'appuie ici sur les conclusions du CA Pâris<sup>1396</sup>. En dépit de rudes obligations diplomatiques et militaires, l'amélioration constante des appareils moteurs se poursuit durant l'année 1860 sous la surveillance du même amiral Pâris, qui profite du retour progressif de la flotte à Toulon pour examiner les machines des vaisseaux.

Ce train d'améliorations progressives est réactivé à la fin du siècle, quand les escadres métropolitaines reçoivent les cuirassés surnommés « Grand Hôtel ». Ni les adaptations ni les refontes partielles ne peuvent, bien sûr, résoudre toutes leurs faiblesses<sup>1397</sup>. Dans un rapport daté de 1900, le commandant du *Bouvet* admire la solidité générale du navire, mais remarque l'absence d'un système efficace de redressement « en cas de voie d'eau ». Certes le noyage des soutes du bord opposé est proposé, mais cette solution extrême est loin de convaincre l'officier, qui évoque sur le *Charles-Martel* « un certain nombre de doubles coques et de compartiments tampons destinés à rester vides (...) pour remplir au moyen d'un tuyautage spécial et de robinets se manoeuvrant des chaufferies et des machines latérales l'office de compartiments de redressement pour lequel ils sont tout désignés par leur éloignement du plan longitudinal<sup>1398</sup> ». Compliquée, la refonte suggérée est abandonnée, ce qui voua le navire à une fin soudaine aux Dardanelles en 1915.

## 2. 2. La valeur des personnels à l'épreuve

L'adaptation des hommes aux navires est une longue entreprise qui, débutant au port lors de l'armement du bâtiment, se poursuit à la mer durant plusieurs semaines. Cette période d'apprentissage est inévitablement lourde d'embarras et de risques.

### 2. 2. 1. Plusieurs mois avant que l'équipage soit amariné

Au commencement des croisières, les commandants notent, sans surprise, les défaillances humaines comme la faible utilité des recrues qu'il faut amariner. Prenant en juin 1819 le

<sup>1395</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 27 mars 1860.

<sup>1396</sup> Le jugement est répété et développé dans le rapport d'inspection d'octobre 1860 : SHD-V-M, BB 4-783, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 14 avril 1860 ; *ibidem*, Le même au même, s. d. (Octobre-Novembre 1860).

<sup>1397</sup> M. Motte, *Une éducation géostratégique (...), op. cit.*, p. 127.

<sup>1398</sup> Luc Féron, *Cuirassé d'escadre Bouvet, de l'ingénieur Huin, 1896. Monographie*, (par la suite FÉRON), collection technologie navale française, Faimes (Outre-Quévrain), EDIMO, 1996 p. 117.

commandement du *Colosse*, un vaisseau récemment construit, le CA Jurien de La Gravière embarque un équipage où les recrues, exercées dans la seule rade de Toulon, sont majoritaires. Poursuivant les entraînements, le commandement du vaisseau quitte le port à la mi-juillet pour se heurter les jours suivants à un sévère coup de tabac qui met hors d'état de servir la quasi-totalité des personnels, seuls quatre-vingt hommes étant assez aguerris pour étaler le mauvais temps. Plusieurs mois de croisières et d'exercices sous le regard des navires anglais, américains et sardes, donnent enfin au navire sa pleine cohésion<sup>1399</sup>. Une histoire fort banale à dire vrai, qui ne suscite guère de commentaires. La motorisation de la propulsion ne simplifiera pas ce processus d'aguerrissement des équipages et d'exploitation maximale des capacités nautiques et militaires de leurs unités. Résumant la croisière menant son navire, la *Flamme*, de Brest au port d'Alger, le LV Champeaux signale n'avoir presque pas été en mesure d'employer la machine auxiliaire, défaillante, mais sans pouvoir faire fond sur la voile, tant le navire « gouverne avec la plus grande peine, et (...) dérive beaucoup<sup>1400</sup> ». Une courte navigation d'Alger à Malte confirme la gravité des soucis mécaniques auxquels s'ajoute l'usure accélérée du manchon de l'arbre de l'hélice<sup>1401</sup>. Outre la nécessaire réparation de la machine, conduite à Malte, le commandant de la *Flamme* signale l'insuffisance de son personnel de chauffe, trois hommes supplémentaires étant nécessaires afin de conserver assez de pression pour donner à l'appareil propulseur au moins la moitié de sa rotation ordinaire<sup>1402</sup>. Analysant, en janvier 1868, les progrès accomplis sur la frégate *Gloire*, récemment réarmée, le comte de Gueydon, note, sans en être étonné, la priorité donnée par le commandant aux exercices de mâts et de voiles. Suivant les meilleures traditions navales de son temps et de sa jeunesse, le chef de l'escadre d'évolutions loue le « sentiment d'amour-propre » du pacha de la frégate, bien que celui-ci dût négliger l'exercice du canon afin d'obtenir une vitesse de marche plus rapide<sup>1403</sup>. Trois décennies plus tard, l'excellence s'obtient toujours au terme de semaines d'exercices. Au lendemain de la crise de Fachoda, l'amiral Fournier, qui a réuni les escadres active et de réserve de Toulon pour une grande croisière d'entraînement, n'est pas dupe des qualités militaires de l'escadre de soutien. Ayant reçu son état-major peu de jours avant de prendre la mer, cette division de réserve, reconnaît Fournier, avait encore beaucoup à apprendre, avant d'imaginer pouvoir l'associer au combat avec les navires de l'escadre active<sup>1404</sup>. Sur les navires de l'escadre de réserve déployés sur les côtes atlantiques marocaines en 1907, les qualités manoeuvrières des équipages comme l'application exacte des consignes ne sont pas pleinement obtenues avant plusieurs semaines durant

---

<sup>1399</sup> SHD-V-M, BB 4-406, CA Pierre-Roch Jurien de La Gravière au ministre de la Marine, Pierre-Barthélémy Portal, 14 juillet 1819 ; *ibidem*, Le même au même, 28 juillet 1819 ; *ibidem*, Le même au même, 11 septembre 1819.

<sup>1400</sup> SHD-V-M, BB 4-725, LV de Champeaux au C<sup>mt</sup> de l'*Éclair*, 28 juillet 1855.

<sup>1401</sup> *Ibidem*, Le même au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 30 août 1855.

<sup>1402</sup> *Ibidem*, Le même au commandant de l'*Éclair*, 28 juillet 1855.

<sup>1403</sup> SHD-V-M, BB 7-40, VA Comte de Gueydon au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 21 janvier 1868.

<sup>1404</sup> SHD-T-M, 170 C-221, Commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 24 décembre 1898.

lesquelles les incidents sont nombreux<sup>1405</sup>. Dans ces conditions, pousser les hommes et les navires présente des risques exigeant de bien connaître le fort et le faible de chaque unité. Assistant en 1907 ou en 1908 à une manoeuvre d'ensemble à grande vitesse, le capitaine de frégate Daveluy rapporte les impressions très fortes que l'exercice suivant produisit sur l'état-major général de l'amiral Germinet, un des meilleurs manoeuvriers de son temps : « Nous fîmes à plusieurs reprises des mouvements tout à la fois à seize noeuds ; lorsque l'amplitude du mouvement atteignait huit quarts (90°), c'était effrayant. On avait la sensation très nette que la moindre hésitation d'une unité ou la plus légère avarie de barre eût entraîné une catastrophe<sup>1406</sup> ». Refusant de poursuivre un « jeu aussi dangereux » en l'absence d'un système de signaux efficace, l'amiral Germinet s'en tint, pour un temps, aux joies modestes du *kriegspiel*, avant que la simplification des ordres ne lui permît de reprendre les exercices<sup>1407</sup>. Comme par le passé, aucun système autonome de sécurité et d'alerte, aucun instrument « *foolproof* » ne viennent ici à l'appui de ces hommes. Comme par le passé, le salut repose sur peu de choses : la prompte réaction d'un timonier, la vigilance du chef de quart, l'énergie des chauffeurs.

Aux inévitables embarras de l'inexpérience, dont viennent à bout les exercices, mais également la bonne entente des équipes et l'autorité du commandement, s'ajoutent les difficultés que pose l'insuffisance numérique des officiers-mariniers et des matelots aguerris. Au tout début de la monarchie de Juillet, l'épuisement des conscrits sur les navires déployés en mer du Nord durant la crise belge avait donné de solides arguments aux avocats d'une escadre d'instruction ou d'évolutions<sup>1408</sup>. De l'autre côté de la Manche, les mêmes arguments furent mis au service du même objet. En dépit des progrès accomplis, l'encadrement reste toujours une affaire délicate particulièrement au lendemain d'une longue campagne. Au milieu du siècle, l'amiral Le Barbier de Tinan, analysant les effets d'un gros coup de vent sur son escadre, incrimine le petit nombre des gabiers expérimentés et des quartiers-mâîtres de manoeuvre<sup>1409</sup>. Aux pénuries ponctuelles ou conjoncturelles, s'ajoute enfin la rotation jugée excessive des personnels d'encadrement.

### 2. 2. 2. La rotation des personnels : un lourd souci tout au long du second XIX<sup>e</sup> siècle

Alors que la sécurité comme l'efficacité du navire reposent sur les épaules d'une élite de gabiers et de quartiers-mâîtres aguerris, le rapatriement des marins les mieux exercés soucie les commandants des unités qui hésitent à laisser partir des hommes dont le maintien à bord, au-delà de leurs temps de service, n'est pas juste. Tout alors dépend de la valeur des nouveaux venus et des

<sup>1405</sup> Rien de bien étonnant si l'on songe que l'escadre ou division de réserve est une force d'appoint disposant d'un EM réduit en temps de paix et de personnels récemment arrivés à la 5<sup>e</sup> Division. État-major général de la Marine, 1<sup>re</sup> section, *Les opérations de la Marine au Maroc (1907-1908)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1913, p. 125.

<sup>1406</sup> DAVELUY, II, p. 392.

<sup>1407</sup> *Ibidem*, p. 393.

<sup>1408</sup> Edmond Jurien de La Gravière, « La marine militaire de la France en 1845 », *Revue des Deux Mondes*, t. 10, 1845. Texte consulté en ligne, [http://fr.wikisource.org/wiki/La\\_marine\\_militaire\\_de\\_la\\_France\\_en\\_1845](http://fr.wikisource.org/wiki/La_marine_militaire_de_la_France_en_1845). Consulté 9-11-2008

<sup>1409</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 21 avril 1860.

marins promus pour remplacer les rapatriés, tels « ce très bon caporal d'armes proposé pour l'avancement qui peut remplacer, au moins provisoirement, le sergent d'armes » et cet autre matelot assez instruit pour remplacer un fourrier<sup>1410</sup>. Les relèves ne sont toutefois que la partie la plus légitime et la plus prévisible d'une très importante mobilité, particulièrement marquée à la Belle époque avec le développement des écoles spécialisées. Entre septembre 1903 et septembre 1904, le VA Gourdon signale 145 mouvements pour 77 lieutenants de vaisseau, 141 pour 91 enseignes. Sur quatre cuirassés, portant chacun un équipage théorique de 580 hommes, les remplacements touchent entre les 2/3 et les 3/4 des personnels durant la même période<sup>1411</sup>.

Tout au long du siècle, la fréquence des relèves, des mutations et des permutations au sein des états-majors comme des équipages est signalée, mais sans étonner grand monde, tant les filières du service naval sont nombreuses et la rotation des officiers tolérée<sup>1412</sup>. Certains ne sont pas toutefois sans s'en irriter en soulignant ainsi l'abattement des cadres, frustrés de voir leurs efforts annulés par cette dispersion des hommes<sup>1413</sup>. Moins marquée au Levant qu'en escadre, la mobilité est un embarras pour les postes les plus sensibles. Un embarras et un danger, quand le salut de tous repose sur une poignée de spécialistes. À la fin du siècle, la « mobilité perpétuelle du personnel mécanicien (...) nécessitée par la multiplicité des examens », est dénoncée par le VA Humann et ses subordonnés comme la première cause des avaries sur les navires de l'escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant<sup>1414</sup>. Au lendemain de la crise de Fachoda, alors même que les forces en Méditerranée occidentale ont été renforcées, le déficit en spécialistes reste inquiétant. Manquent en effet la moitié des quartiers-mâtres torpilleurs et la plupart des spécialistes électriciens réglementairement embarqués. Des mesures plus radicales ne permettent pas de réduire l'écart. En dépit des ordres parisiens et de l'outrancière mobilisation des personnels de la seconde division de l'escadre de réserve, le commandant en chef déplore le déficit sur trois navires de 26 seconds-mâtres mécaniciens<sup>1415</sup>. Malgré ses graves inconvénients, l'extrême mobilité des équipages est-elle réformable ? Les rapports d'inspection, qui regroupent les avis des commandants et de leur chef, n'en donnent pas l'impression, la brièveté des croisières dans les eaux métropolitaines, les exigences de la formation, les désarmements pour raisons budgétaires paraissant autant d'obstacles à tout enracinement. Les propositions avancées par le commandement, s'en tiennent donc à une ligne minimaliste défensive, destinée à éviter le pire. Les rapports d'inspection de 1897 et de 1898 proposent ainsi soit de conserver les mécaniciens à bord d'un navire au moins une année, avant de les laisser partir en école, soit de constituer un corps de marins vétérans navigants, « incorporés

<sup>1410</sup> SHD-T-M, BB 4-831, C<sup>mt</sup>1 *Impétueuse* à la Direction Navale du Pirée, 31 décembre 1865.

<sup>1411</sup> SHD-V-M, BB 4-2724, VA Gourdon, Rapport d'inspection générale, s. d. (dernier trimestre 1904).

<sup>1412</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, op. cit., p. 450.

<sup>1413</sup> E. Jurien de La Gravière, « La marine militaire de la France en 1845 », art. cité ; DAVELUY, II, p. 378.

<sup>1414</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, VA Humann au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, « Inspection générale de l'escadre de réserve de la Méditerranée occidentale et du Levant », 5 octobre 1897.

<sup>1415</sup> SHD-T-M, 170 C-221, Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 6 avril 1899.

avec chaque grande bâtiment de combat moderne » dont ils seraient les inamovibles personnels<sup>1416</sup>. Fin 1904, l'amiral Gourdon propose de régulariser ou d'étaler les mouvements — 422 remplacements sur le *Léna* en une seule année — en harmonisant la sortie des écoles<sup>1417</sup>.

### 2. 3. Le sort de tous entre les mains d'une poignée d'hommes

Un bon navire comme un équipage amariné sont les deux faces d'un même outil qui fera face aux pires circonstances comme aux plus inattendues. Les hommes, chargés de la responsabilité manoeuvrière, sont (et doivent être) peu nombreux : le commandant du navire, responsable du navire devant le ministre de la Marine, auquel reviennent de droit, sinon de fait, les manoeuvres délicates, son second, le chef de quart enfin. Trois officiers donc, que secondent les timoniers aguerris, les vieux maîtres d'équipage, les pilotes enfin. Français ou non, ces derniers apportent aux officiers leurs connaissances des vents, des courants et des littoraux quand l'obscurité, le brouillard, la tempête interdisent de se repérer.

#### 2. 3. 1. L'expérience et la prudence pour anticiper le pire

Sommairement, les moyens permettant au commandant d'un navire de connaître le chemin parcouru, de déterminer sa position — faire le point — et de percevoir son environnement demeurent ceux élaborés aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Tout au long du siècle, la précision renforcée des cartes — particulièrement françaises —, l'amélioration des méthodes de calcul et de correction des erreurs des chronomètres de marine affinent la perception des distances parcourues comme la localisation du navire. Combinés aux infrastructures de signalisation côtières — les sémaphores et les balisages —, ces moyens servent à anticiper les points dangereux, à repérer les amers, les caps comme les villes portuaires et les rades foraines. En dépit de grands efforts, il n'y a pas de rupture technique dans l'anticipation du risque à la mer. L'introduction de la télégraphie sous-marine au début de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle n'a, en effet, aucune incidence sur la manoeuvre du navire, puisque ce mode de communication suppose le mouillage du navire et l'établissement d'un lien avec un poste relais à terre. Si le bulletin d'alerte peut bien atteindre un port au second XIX<sup>e</sup> siècle, il permet donc de prévenir le départ, mais non de rappeler un croiseur. La télégraphie sans fil met plusieurs années avant de permettre cette liaison directe et salvatrice entre un poste à terre et l'unité à la mer. Employée intensivement durant la campagne du Maroc en 1907-1908, mais essentiellement pour l'acheminement de nouvelles politiques et logistiques, la TSF souffre encore de la médiocrité de la portée des postes embarqués, dont les échanges sont, en outre perturbés, par l'activité des postes à terre<sup>1418</sup>. Indéniables, les progrès scientifiques qui font de la météorologie et

<sup>1416</sup>SHD-V-M, BB 4-2459, VA Humann au ministre de la Marine, VA Besnard, « Inspection générale de l'escadre de réserve de la Méditerranée occidentale et du Levant », 5 octobre 1897 ; *ibidem*, Le même au même, « Inspection générale de l'Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant », 27 septembre 1898.

<sup>1417</sup>SHD-V-M, BB 4-2724, VA Gourdon, Rapport d'inspection générale, s. d. (dernier trimestre 1904).

<sup>1418</sup> Malgré les consignes de silence que suivent scrupuleusement les stations et les navires britanniques pour ne pas surcharger les opérateurs français.

de l'océanographie de véritables sciences, ne permettent pas enfin de doter les marins à la mer d'outils prévisionnels sûrs à courts terme. La détection acoustique des autres navires, des hauts fonds et des côtes reste, avant la Grande Guerre, dans les limbes de la science navale et militaire. Les systèmes de pilotage automatique comme les procédés *fool proof* signalant les aberrations de pilotage ou de manoeuvre sont enfin inexistant<sup>1419</sup>. Tout repose donc sur le juste jugement des choses et la vitesse de l'alerte. Avant l'introduction des servomoteurs et l'élimination du gréement dans les années 1870, la disposition de la timonerie, de la salle des cartes et du poste du commandement interdit la concentration des tâches. L'usage de la carte précède alors, mais n'accompagne pas les moments les plus délicats durant lesquels l'officier de route reste sur le pont. Ce sont donc les sens — la vue et l'ouïe — comme l'expérience des côtes qui sont mobilisés soit pour longer au plus près une côte, soit pour s'engager dans un chenal ou sortir d'une rade<sup>1420</sup>. Dans les eaux brunes comme au fond d'une mine, le salut repose sur l'expérience et la finesse sensorielles. Avant que l'usage de la TSF ne se généralise avant la Grande Guerre, les signaux avec la terre sont en effet soit visuels — pavillons, drapeaux, lumières — soit sonores. Les porte-voix, les cloches, les sifflets sont les modes les plus communs, mais non les seuls. S'il recommande, en 1903, de supprimer les tambours de la musique des navires, le commandant du *Linois*, un croiseur de 3<sup>e</sup> classe de l'escadre, demande de maintenir les clairons, dont les sonneries sont utiles pour le temps brumeux<sup>1421</sup>. Définies en 1862, améliorées en 1869, en 1873 puis en 1879, les règles internationales pour « prévenir les abordages » recommandent l'emploi des signaux lumineux (blancs) et de lumières distinctes pour les voiliers et les vapeurs, l'usage de cloche, de sifflets à vapeur et de cornets de brume<sup>1422</sup>. Mais que viennent la brume, le crachin et les trombes, le champ de la vision se réduit à presque rien et le danger d'une collision ou d'un naufrage, augmente. Comme par le passé, la vigilance sensorielle s'appuie sur l'expérience du déchiffrement de la mer. À ce décryptage, conscient ou non, des signes de l'air et de la mer<sup>1423</sup>, les plus forts sont les « capitaines Radeau » qui, formés à la dure école des trombes et des naufrages, anticipent le pire. Alors que son escadre a déjà souffert dans la rade de Bésika, l'amiral Hamelin prévient Paris, le 5 octobre 1854, un mois avant la désastreuse tempête qui s'abat sur les flottes alliées, de l'absolue nécessité de quitter cette baie trop ouverte<sup>1424</sup>. Appelé par la rue Royale à déterminer les meilleurs ports de refuge du Levant pour accueillir durant l'hiver 1860-1861 une forte escadre, le CA Jéhenne

<sup>1419</sup> Les principes de calcul bathymétrique par l'explosion de charges ou par l'émission de sons métalliques, bien compris, n'ont pas reçu d'application pratique dans la voie de la détection active à laquelle les scientifiques alliés se consacreront pour traquer efficacement les sous-marins ennemis en 1918. Benoît Lelong et Sébastien Soubiran, « Langevin, Brillouin et la marine de guerre », *La Recherche*, dossier Hors Série, *La Science et la Guerre. 400 ans d'histoire partagée*, 2002, p. 49-51; Pierre Juhel, *Histoire de l'acoustique sous-marine*, Vuibert-Adapt, 2005.

<sup>1420</sup> I. Knab-Delumeau, « La transformation (...) », art. cité, p. 138-139.

<sup>1421</sup> SHD-V-M, BB 4-2724, CF Serre, Inspection générale 1903, Rapport annoté par le CA Boutet, 10 juillet 1903.

<sup>1422</sup> AMAE, La Courneuve, Sous-Direction des Affaires consulaires, t. 370, « Abordages en mer, Règles établies pour prévenir les abordages », 5 novembre 1879.

<sup>1423</sup> Maurice Duval, *Ni morts, ni vivant : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Controverses, 4<sup>ème</sup> édition, 2002, p. 53-55.

<sup>1424</sup> Emmanuel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, 1991, p. 291-294.

interroge les marins et sans aucun doute ses subalternes les plus familiers de ces côtes difficiles, mais attend de voir de ses propres yeux le port de Beyrouth pour déterminer la possibilité de tenir sur cette rade par un fort coup de vent de Nord-Ouest ou de Nord. Quand l'expérience fait ici ou là défaut sur un parage peu connu, le « bon » commandant se souvient des proverbes — « Qui veut vivre vieux marin doit saluer les grains et arrondir les pointes », — s'appuie sur le pilote dont on espère qu'il distinguera un cap d'un autre, au plus fort d'une tempête. Espérance parfois trompée il est vrai. Sur les conseils d'un « mauvais pilote » pris à Barcelone, le commandant du *Furet* rase de trop près la pointe où s'élève le phare de Saint-Sébastien de Cadix. Manœuvre imprudente qui mène le navire dans un bassin sans issue où sont perdus la fausse quille et le gouvernail du bâtiment, sa coque raclant un lit de graviers. Une fois passé le canal de Malte, le LV Jurien de La Gravière, se présente devant le phare de Messine où il reçoit ses pilotes. Hésitant à s'arrêter à Messine, l'officier suit toutefois leur avis. Rassurés par l'état de la mer, ces hommes conseillent le passage du détroit. Pris alors dans une bourrasque imprévue, le brick la *Comète* arrive devant Stromboli, dérive vers les côtes calabraises « les plus inhospitalières que l'on puisse rencontrer en Méditerranée », vire de bord, regagne la Sicile pour rallier Messine en jetant l'ancre à la pointe du phare. Rendus méfiants, jugeant « le vent (...) trop court » et « la marée contraire », les pilotes conseillent alors de conserver cette station incommode<sup>1425</sup>. Alors que les pilotes des autres nations méditerranéennes apparaissent ponctuellement, et souvent sous les traits les plus sinistres de l'incompétence, les Grecs ont été perçus par les marins français comme un groupe d'authentiques spécialistes dont la réputation, solide avant la guerre de Crimée, paraît ultérieurement avoir été moins grande.

### 2. 3. 2. Recourir aux pilotes grecs au Levant avant 1860 : une pratique banale

Au Levant, la connaissance des côtes, des vents et des courants n'est pas le monopole d'une nation ni d'une communauté. Se méfiant des Grecs, les commandants ottomans emploient des Sardes, des Espagnols mais également des Français. Sur les navires de la marine française, la présence des timoniers habitués aux eaux de la mer Égée donne aux stationnaires une certaine sécurité, accrue, au fil des mois, par l'expérience de l'état-major<sup>1426</sup>. De l'avis général, les Grecs des îles, particulièrement les Miliotes sont les experts les plus qualifiés pour naviguer à l'est de l'Adriatique. Rares donc sont les commandants qui s'affranchissent de leurs services. Hérité de l'âge moderne, l'usage français est d'embarquer soit à Milo (Milos) soit à l'Argentière (Kimolos) des pilotes dont la réputation semble forte avant la guerre de Crimée<sup>1427</sup>.

#### a. Milo et L'Argentière : les centres de recrutement des pilotes de la station du Levant

Recrutés à Milo, mais également à L'Argentière, toute proche, les pilotes grecs engagés par la Marine sont nés dans les îles de la mer Égée soit ont longuement vécu dans l'Archipel. Datant de

<sup>1425</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois (...)*, op. cit., p. 64.

<sup>1426</sup> E. Olivier-Jégat (Edern), *Océans et marine française (...)*, op. cit., p.254.

<sup>1427</sup> Anonyme, "Notes sur la Marine turque », *Annales Maritimes et Coloniales*, Partie Non officielle, 1835, p. 474.

1856, une liste de dix-sept pilotes dressée par le vice-consul à Milo signale un Miliote de souche, Yatros Michelli, un habitant de L'Argentière, et cinq insulaires « habitant Milo », sans que leur patrie soit indiquée explicitement. Les deux-tiers des pilotes nommés sont des Crétois « habitant Milos », qui s'y établirent en 1837<sup>1428</sup>. Regroupées dans le port d'Adamantos, les familles émigrées, initialement pensionnées par le gouvernement d'Athènes, se révélèrent entreprenantes et monopolisèrent le commerce maritime de l'île dont 18 des 20 plus grands voiliers leur appartenaient en 1881<sup>1429</sup>. Tous ces insulaires des Cyclades que les agents consulaires de Milo et la Marine recrutent comme pilotes ont appris le métier sur des barques de pêche puis sur des navires de commerce généralement voués au cabotage. Un certain nombre d'entre eux ont été forbans ou corsaires durant la guerre d'Indépendance<sup>1430</sup>. Plus rarement, ces marins ont embarqué sur des bâtiments marchands croisant en mer Noire ou dans les eaux occidentales de la Méditerranée. La pluralité des navigations est à la fois le gage d'une expérience renouvelée. Pour les marins grecs recrutés sur des navires de guerre, cette embauche renforce leur crédit communautaire et leur assure un capital réinvesti pour armer un navire ou renouveler les munitions navales. Hellénophones, mais également italo-phones quand ils sont originaires des Cyclades catholiques, ces hommes ont appris « à la mer » les langues des principales nations maritimes. Commençant à servir sur les navires de l'État en 1828, après six années de navigation au commerce, Jean Vegnieri demeure quatre années au service de la France puis sert sur des navires de toutes les nations occidentales. « Capitaine avec diplôme », peut-on lire du Crétois Colletakis Vardis, « il a servi sur une dizaine de navires à voiles et à vapeur, et il a pleinement satisfait [ ; ] aucune plainte n' a été faite contre lui et il est porteur de très bons certificats [il est] est actuellement capitaine sur un navire de commerce ». D'un autre marin, sans certificat, on sait qu'il a satisfait les commandants des cinq ou sept navires où il servit. Qu'il soit exclusif ou fréquent, le service sur des navires français lie étroitement certaines familles de pilotes à la Marine. Les plus âgés de ces pilotes semi-professionnels comptent dix, voire douze embarquements sur des navires de l'État et dont certains durent deux années avant le retour à Milo<sup>1431</sup>. Le 3 avril 1820, le consul de France à Smyrne, Pierre David, présente au baron Portal le dossier de naturalisation de deux Grecs qui, originaires de Milo, ont servi la France sans interruption depuis 1814. Un demi-siècle plus tard, un marin hellénique, engagé sur le stationnaire de Constantinople, remercie le commandant de la station du Levant pour avoir accordé le même emploi à son fils<sup>1432</sup>.

Avant 1860, la Marine critique peu un groupe — plutôt qu'un corps —, de marins aguerris, ayant « astiqué » les coins et les recoins d'une mer Égée émiettée de rochers, de caps et d'anses rocheuses. Cette réputation nautique est assez justifiée, en dépit des naufrages. Si le commandant du *Superbe*, échoué en 1833 sur les récifs de l'île de Paros, invoque les erreurs répétées de son pilote

<sup>1428</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, Ministère de la Marine au CA Bouët-Willaumez, 17 janvier 1856.

<sup>1429</sup> B. Girard, *Souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 132-133.

<sup>1430</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois* (...), *op. cit.*, p. 165.

<sup>1431</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, C<sup>mt</sup> de l'*Ajaccio* au C<sup>mt</sup> de la station du Levant, 23 août 1868.

<sup>1432</sup> *Ibidem*.

qui, troublé par l'ouragan, « ne s'y reconnaissait plus », et rata la précieuse relâche de Mikonos, ses conseils audacieux permirent ultérieurement de trouver un abri sûr, mais où le mouillage précoce des ancres s'avéra calamiteux<sup>1433</sup>. C'est bien à leur connaissance intime des eaux brunes de l'Archipel, que la Marine doit à ses pilotes grecs d'avoir évité plus d'un désastre. Malmenée en décembre 1833 par une forte tempête qui la mène dans les Cyclades, la *Galathée* s'en remet à l'expérience de son pilote, Dimitri, qui reconnaît le cap Doro, sans le confondre avec les rivages escarpés d'Andros<sup>1434</sup>. Au milieu du siècle, alors que les croiseurs à vapeur supplantent les voiliers, l'expérience maritime des pilotes demeure toujours appréciée sur les petites unités, dont les dimensions et la marche présentent des traits communs avec les navires de commerce. Outre leurs talents maritimes, les pilotes sont enfin en mesure d'employer leurs connaissances des langues égéennes pour faciliter des opérations qui exigent de la discrétion. Appelé en mars 1828 par un temps un peu houleux à embarquer des dizaines de fugitifs grecs sur l'île de Maesta, le CV Lalande fait mettre à l'eau trois canots « avec le pilote » qui ramènent une soixantaine de femmes, d'enfants et de vieillards musulmans maltraités par les troupes grecques en retraite.

### **b. Une profession inutile à l'âge de la vapeur et des cuirassés ?**

Dans les premiers mois de la guerre de Crimée alors que les marines alliées entendent traquer toute trace de piraterie, la mobilisation des pilotes est constante :

« Vous appareillerez demain au point du jour », ordonne le 25 juillet 1854 le CA Le Barbier de Tinan au commandant du *Cerf*, prêt à quitter le Pirée. « Vous vous dirigerez sur Milo pour y déposer le pilote débarqué de la *Fortune*. Si l'on vous faisait des difficultés pour la quarantaine nous conserveriez ce pilote pour le mettre à bord de l'*Olivier* qui croise entre le cap Saint Ange et Milo. Ce brig le remettrait dans cette île, quand il se trouverait en libre pratique, c'est à-dire huit jours après votre départ du Pirée. Si l'*Olivier* préférerait ce pilote au sien, il pourrait le garder : vous prendriez alors celui de l'*Olivier* pour le rapatrier au Pirée<sup>1435</sup> ». Le déploiement des armées alliées dans la zone des Détroits, puis l'envoi des corps expéditionnaires en Crimée rendent toujours plus nécessaire l'embauche de pilotes grecs pour assister le remorquage des voiliers dans les parages difficiles et pour conseiller les commandants dont la plupart n'ont jamais navigué au Levant ni dans le nord de l'Égée en saison hivernale.

La guerre de Crimée, qui mobilisa grandement les pilotes grecs au service des flottes alliées, semble paradoxalement avoir compromis la haute réputation dont jouissaient les marins de Milo et de l'Argentière. Leurs compétences semblent en effet moins estimées après le conflit et suscitent des réserves<sup>1436</sup>. Comment expliquer cette méfiance ? Une trop forte demande, accentuée par la débauchage des meilleurs pilotes par les Britanniques, amoindrit-elle la valeur du pilotage grec ?

<sup>1433</sup> Extrait du rapport du Commandant d'Oysonville à l'amiral Hugon, 24 décembre 1833 cité par A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 433 ; E. Jurien de la Gravière, *La Marine d'Autrefois (...), op. cit.*, p. 50.

<sup>1434</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois (...), op. cit.*, p. 48.

<sup>1435</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, CA Le Barbier de Tinan au commandant du *Cerf*, 25 juillet 1854.

<sup>1436</sup> LV Florian La Porte, « La guerre de Crimée vue par un officier de Marine », *Revue Maritime*, 1929, p. 435.

Des fautes sont avérées tout au long de la crise d'Orient et de la guerre. Mal conseillé, le commandant du *Castor*, détaché pour venir à l'aide du *Friedland*, échoué aux Dardanelles en 1853, tombe dans le même piège que le vaisseau en doublant de trop près les récifs de l'île des Lapins et s'échoue, heureusement sans gravité. Mais ce genre d'avaries est bien commun et doit être mis en rapport avec le flux considérable de part et d'autres des Détroits entre le siège des opérations et les ports métropolitains. Les innombrables navigations menées de part et d'autre des Détroits pour transporter, ravitailler puis rapatrier les armées ont pu enfin donner aux marins français une si grande expérience des eaux levantines en toute saison que l'ancienne expertise grecque leur parût moins précieuse. Quoi qu'il en soit, les mises en garde se font plus nombreuses et plus vives à partir de 1856. En prenant le commandement de la station du Levant au début de 1856, le CA Bouët-Willaumez reçoit du VA Hamelin une mise en garde, étayée par les plaintes du CA Jacquinot, signalant l'inégale valeur des marins embarqués à Milo. S'il trouve fort dures les critiques du Commissariat à l'encontre des pilotes grecs ; l'un d'entre eux, Dimitri Agil de Milos, admet le vice-consul Brest, en octobre 1856 apparaît bien responsable de l'échouage de la frégate l'*Algérie* dans le Bosphore.

Avertie des critiques, la rue Royale envisage, sur les conseils du CA Jacquinot, une forme de statut professionnel par « l'adoption d'une mesure (...) qui peut se résumer en ces termes : faire imprimer et délivrer à chaque pilote un livret qui contiendrait sur les premiers feuillets ses obligations, les autres feuillets étant destinés à l'inscription, par chaque commandant de son opinion personnelle sur le mérite du détenteur du livret », confié à l'agent consulaire à Milo<sup>1437</sup>. Cette professionnalisation n'aura pas lieu. Non seulement les pilotes jugés « ineptes et paresseux<sup>1438</sup> » semblent désormais trop nombreux, mais l'expérience nautique acquise sur des caboteurs et des navires de pêche ne convient pas aux croisières des navires de guerre, ayant un déplacement de plus en plus important, et dont le tirant d'eau ne cesse d'augmenter. Partageant ces réserves, le comité consultatif du service hydrographique recommande, le 15 janvier 1857, une nouvelle campagne de sondages de deux années en mer Égée. Si l'emploi des pilotes n'est pas remis en cause sous le Second empire, les rapports – trouvés et consultés – sont bien plus critiques qu'ils ne l'étaient par le passé<sup>1439</sup>. Déplorant l'ignorance du français du pilote Vergo Constantino, embarqué en juillet 1868, le commandant du *Forbin* juge ses compétences si passables (« pas tellement supérieures ») qu'un échange avec l'un de ses pairs s'impose<sup>1440</sup>. Cette méfiance, que nous percevons, n'est pas toutefois universelle et ne mène pas à la fin d'une tradition séculaire. Bien après la fin de la navigation à la voile, l'embarquement des pilotes grecs sur les stationnaires et croiseurs du Levant est encore attesté. Ainsi en 1881, le commissaire-général de l'escadre de l'amiral Conrad parle de « bons pilotes » soit recrutés à L'Argentière soit à Milo. Comme les cartes ont désormais largement

<sup>1437</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, Ministère de la Marine au CA Bouët-Willaumez, 17 janvier 1856.

<sup>1438</sup> SHD-V-M, 9 JJ-3, Comité consultatif hydrographique, Séance du 15 janvier 1857.

<sup>1439</sup> *Ibidem*.

<sup>1440</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, *Le Forbin* au C<sup>mt</sup> de la station du Levant, 13 juillet 1868. La solution retenue est de détacher l'homme à Constantinople où le stationnaire est sous le commandement de l'un des rares officiers savoyards ayant accepté de passer dans la marine impériale : Alexandre d'Onciaux de la Bâtie.

pris la place des experts indigènes marins, cette embauche permet-elle aux officiers généraux et supérieurs de disposer d'un recours utile en cas de souci ? Peut-être traduit-elle une politique de bienveillance navale dans l'archipel cycladique où la présence scolaire et missionnaire française est grande<sup>1441</sup> ? Ce sont surtout désormais sur des districts maritimes et portuaires plus restreints — le canal de Suez — que s'exerce théoriquement l'activité des pilotes étrangers, l'emploi de pilotes de la Marine demeurant ordinaire sur les côtes métropolitaines et nord-africaines<sup>1442</sup>.

### 2. 3. 3. Le jugement obscurci par la fatigue, l'obstination et le point d'honneur

Si l'on doit bien naturellement faire la part des omissions et des blâmes implicites que recouvrent les silences et les euphémismes des rapports d'enquête comme des témoignages officiels, les naufrages impliquent la responsabilité de cette poignée d'hommes dont le navire dépend : le commandant, l'officier de quart, les pilotes et les timoniers<sup>1443</sup>. Sans leur résistance physique, leur bonne humeur et leur bon sens, l'expérience nautique de ces hommes non seulement ne sert à rien, mais devient l'occasion de cent imprudences. Ainsi la fatigue d'une trop longue veille, l'incompréhension d'un ordre ou d'une nouvelle, le point d'honneur minent le jugement des pilotes, aveuglent le commandant, troublent enfin les maîtres-timoniers les plus expérimentés. Le partage des mêmes procédures peut également être compromis par la mise en service de matériels inédits et le départ d'une poignée voire d'un seul spécialiste. Fréquent dans les premiers temps de la navalisation de la vapeur quand les machines sont capricieuses et dangereuses, cet embarras se pose de nouveau au tournant du siècle. La France se dote alors d'une importante flotte de sous-marins dont les officiers et les équipages appliquent des règles de sécurité locales, plus ou moins partagées par les sous-marinières des autres bases, avant que les consignes ministérielles (3 mai 1910) n'imposent des pratiques communes et réglementées<sup>1444</sup>. Le danger de cette coalition de défaillances et de lacunes est bien connu de tous les marins de l'État. *La Marine d'Autrefois*, dans lequel Edmond Jurien de La Gravière égrène ses souvenirs au Levant dans les décennies 1830 et 1840, est une mine d'anecdotes sur les erreurs et les préventions les plus diverses ayant causé des calamités — la perte du *Superbe* en 1833 — ou placé des unités de la Royale — *Ville-de-Marseille*, *Furet* — dans des situations scabreuses<sup>1445</sup>. L'insécurité maritime était, en outre, une question publique. Le rapport parlementaire de 1874 sur les accidents et collisions en mer, que dirige l'amiral Jaurès, reprend les tableaux communiqués par le Royaume-Uni sur les accidents récemment

<sup>1441</sup> La consultation des archives consulaires permettra de répondre à ces questions ou d'avancer de nouvelles hypothèses.

B. Girard, *Souvenirs maritimes* (...), op. cit., p. 135 ; I. Knab-Delumeau, « La transformation (...) », art. cité, p. 138 et plus particulièrement la note 50.

<sup>1442</sup> DAVELUY, I, p. 53.

<sup>1443</sup> Sur le maquillage des rapports, on lira avec intérêt *L'Homme de Guerre*, un roman sur la guerre d'Algérie, dont l'intrigue porte sur les causes puis le lent dénouement des mensonges et des silences.

<sup>1444</sup> Le sauvetage in extremis du *Rubis* envahi par l'eau suite à une série d'erreurs et de consignes négligées illustre bien les risques de cette navigation toute empirique alors même que la Marine dispose de vétérans et de personnels de bonne tenue. BB 4-2735, Ministre de la Marine, Théophile Delcassé, au préfet maritime de Cherbourg, 23 août 1911.

<sup>1445</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois* (...), op. cit., p. 48 ; 52-53 et 61-62.

produits dans les *Home Waters*. Les 3 559 collisions enregistrées entre 1850 et 1869, en un temps où la navigation à vapeur est devenue prééminente, sont pour un dixième dûs à un « manque de prévoyance », pour 20 % provoqués par « l'inobservance des règles de navigation », tandis que les « négligences » provoquent 537 cas de collisions. Enfin, les erreurs de pilotage ou du commandement ont causé 215 accidents<sup>1446</sup>. La part respective de ces fautes comme leurs auteurs sont plus difficile à déterminer bien que l'audace excessive, l'emportement, l'imprudence, plus rarement la timidité, provoquent les mêmes calamités que sur les navires du commerce.

Bien évidemment, le commandant n'a pas la pleine responsabilité d'un naufrage ou d'un abordage. Rencontrant l'*Aventure* au large des côtes algériennes, le commandant Bruat donne sa position au commandant Dassigny. L'erreur commise par ce dernier dans le calcul de la longitude n'est pas rectifiée toutefois puisque les deux hommes échangent au porte voix sur une mer très agitée. Bien décidé à naviguer de conserve, Bruat suit Dassigny et réagit trop tardivement pour faire rectifier le cap des deux bâtiments avant leur naufrage<sup>1447</sup>. Dans une société toute organisée autour des notions de discipline et d'autorité, c'est enfin, et surtout, le commandant qui porte, dans sa conscience et devant ses pairs en cas de conseil de guerre, le poids des décisions erronées et des hésitations fatales. C'est en effet lui qui, de droit, sinon de fait, ordonne et dirige l'appareillage, enfin surveille le mouillage. Assis « sur le banc de quart », il « dicte ses commandements à l'officier de manoeuvre qui les transmet à l'équipage. En escadre, pendant les grandes évolutions, il commande : il commande au fort de la tempête ; il commande quand a sonné l'heure du combat<sup>1448</sup> ». Dans cette transmission de consignes et d'ordres, gît le risque de l'erreur. Le naufrage du *Sphinx*, perdu en juillet 1845 sur les côtes algériennes, est provoqué par l'incompréhension de l'ordre du commandant par son officier de quart qui fit gouverner bien plus au sud qu'il n'en avait reçu l'ordre, ce qui mena le navire, en plein brouillard, sur les roches du cap Matifou<sup>1449</sup>. Aimant naviguer au plus près des côtes, l'amiral Gervais couvre un aide de camp qui, se trompant en faisant le point, fait échouer à la Badine le navire amiral et plusieurs navires le suivant. Connue de tous, cette histoire se régla courtoisement « en famille » par un conseil de guerre qui, réuni en décembre 1895, ne mentionna pas l'officier responsable et conseilla une plus grande prudence dans la navigation nocturne par petits fonds. En dépit de l'homogénéisation des études navales et de l'obligation d'embarquements réguliers imposée aux officiers navigants, le vieillissement, le désintérêt pour le métier, le poids des ambitions administratives transforment un second passable en un médiocre capitaine de vaisseau<sup>1450</sup>. Si l'ivrognerie — et plus tardivement l'opiomanie — semblent avoir été rarement la cause des naufrages et des accidents, l'orgueil, l'indécision et les

<sup>1446</sup> MAE-La Courneuve, Sous-direction des affaires consulaires, t. 230, Assemblée nationale, 1874, n° 2445, Amiral Jaurès, « Rapport ayant pour objet de prévenir les accidents et les collisions en mer », 1874 ; E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois* (...), *op. cit.*, p. 61.

<sup>1447</sup> Prosper-Jean Levot, *La Méduse et autres naufrages*, Raymond Castells éditions, 1998, p. 82-83.

<sup>1448</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer* (...), *op. cit.*, p. 79.

<sup>1449</sup> Max Guérout, « Le Sphinx », dans ouv. collectif, *Histoires d'épaves. Archéologie sous-marine dans la rade de Toulon 1830-1914*, Catalogue de l'exposition au Musée Balaguier. La Seyne-Sur-Mer 18 avril 2009-8 mars 2010, La Seyne-sur-Mer, Musée Balaguier, 2010, p. 54-61 ; <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02366645/document>.

<sup>1450</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer* (...), *op. cit.*, p. 96-98.

passions voisines ont notoirement entravé des manoeuvres délicates. Plus que tout autre, le pacha d'un navire de ligne évoluée, parle, agit sous le regard, confiant ou inamical, de son état-major et de ses confrères le suspectant de relâcher abusivement<sup>1451</sup>. Tel capitaine chevronné sait passer outre à ces misères, mais tel autre, plus jeune ou moins confiant, voudra forcer l'admiration<sup>1452</sup>. Magnifique marin, impressionnant ses matelots, dont un grand nombre de recrues, par de parfaites évolutions dans des ports encombrés et sans lumière, le commandant Aube impose bien vite sur le *Seignelay* un style bien à lui tout d'excellence et de bonhomie. Pour autant, un moment d'épuisement, sans doute lié à de trop longues veilles, le mène au bord de la catastrophe dont le tirent l'avertissement de son second, le LV Lafontaine, qu'il respecte, et son remarquable sang-froid<sup>1453</sup>. Une génération auparavant, l'amiral Lalande et son second, le commandant Jurien de La Gravière, éprouvèrent les mêmes angoisses rétrospectives après avoir poussé très loin l'audace ou l'imprudence<sup>1454</sup>. Le point d'honneur, attisé par le patriotisme, peut mener enfin à de dangereuses extrémités. Sortant de conserve du port de Smyrne en décembre 1833, deux navires américains et deux bâtiments français se retrouvent immédiatement confrontés à la tempête, dont la nuit aggrave le danger : « Il eût peut-être été sage d'aller chercher alors sur la côte voisine le mouillage de Folieri et d'y attendre le jour », rapporte un témoin qui reconnaît qu'« un certain point d'honneur retint également les Français et les Américains. (...) À minuit, on avait doublé Chio (Chios) et Ipsara (Psara). Les avaries commencèrent ». La tempête, non seulement dispersa les divisions, mais conduisit le *Superbe* au naufrage<sup>1455</sup>. Évoquant la tempête, qui faillit perdre son navire dans les eaux des Baléares en janvier 1841, le même Jurien de La Gravière admet avoir négligé les avis du commandant du *Méléagre*, fin connaisseur des côtes espagnoles, mais également les conseils d'un garde-côte catalan. Interrogé, ce dernier n'avait-il pas deviné au seul aspect de la plage, pourtant protégée, l'ampleur de l'ouragan frappant alors la Méditerranée occidentale<sup>1456</sup> ? Le tort de Jurien avait été de vouloir braver les conseils d'un marin étranger. Plus sage, le commandant Charles-Marie Carof, commandant une frégate à vapeur, refusa d'appareiller, le 15 février 1855, alors qu'une terrible tempête balayait la mer Tyrrhénienne, mais paya d'un avancement retardé une décision justifiée par le naufrage de dizaines de navires dont la *Sémillante*<sup>1457</sup>.

Un demi-siècle plus tard, la responsabilité du commandant dans la conduite de son navire demeure toujours exposée aux plus fortes passions professionnelles. Tout en se moquant des marins italiens qui rebrousse chemin devant un sévère coup de tabac, le commandant Daveluy, alors stationnaire en Crète, admet avoir pris de très gros risques en se lançant dans la pire tempête de sa carrière pour damer le pion à un croiseur de la *Regia Marina*. Le même officier, servant en escadre

---

<sup>1451</sup> *Ibidem*, p. 98.

<sup>1452</sup> *Ib.*, p. 71-72; 75-78 et 85.

<sup>1453</sup> P. É. Lafontaine, *Campagne des mers du Sud (...)*, *op. cit.*, p. 76-77 ; 260-261.

<sup>1454</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois (...)*, *op. cit.*, p. 53-54 ; 61-62.

<sup>1455</sup> *Ibidem*, p. 46.

<sup>1456</sup> *Ib.*, p. 63-64.

<sup>1457</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_simon\\_charles.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_simon_charles.htm)

comme aspirant de majorité sur le navire de l'amiral Jaurès, évoque une collision prévenue de justesse par le bon sens du commandant Gervais alors que l'esprit de routine, l'obstination ou l'indolence avaient fait négliger une donnée aussi vitale que le diamètre du cercle de giration<sup>1458</sup>. Des erreurs aussi fatales, compliquées par le sens des convenances ou la sidération, n'épargnent pas bien sûr les autres marines de guerre comme le montre, le 22 juin 1893, la perte lors d'une manoeuvre par beau temps du cuirassé HMS *Victoria*, le navire-amiral de la flotte britannique de la Méditerranée.

## **2. 4. Quand survient l'accident, le salut par la discipline et le drill**

Quand surviennent les grandes fortunes de mer que sont les abordages accidentels, l'incendie et les naufrages, le salut du bâtiment et de son équipage dépend de circonstances diverses : la nature comme la profondeur des fonds, la violence des lames, la position du bâtiment, l'ampleur des dégâts enfin. La présence d'une conserve, la proximité d'un port de guerre doté de moyens de secours adéquats, la réaction des autorités locales sont d'autres variables décisives. À bien des égards, les marines de guerre bénéficient de plusieurs avantages capitaux pour sauver leurs personnels et leurs unités.

### **2. 4. 1. « À moi la Royale ! ».... : l'assistance massive et rapide des forces navales à la mer comme à terre**

Le premier atout est l'association fréquente des navires de guerre. Hormis les croiseurs « en mission particulière » et les stationnaires, les navires naviguent en division comme en escadre. Cette marche commune permet de signaler en quelques minutes un accident et de mobiliser des moyens pour remorquer un navire, le sortir d'un mauvais pas et, s'il le faut, récupérer les naufragés. Après l'échouage du *Friedland* sur l'île aux Lapins, l'escadre d'évolutions mobilise quatre de ses plus puissants vapeurs pour aider la manoeuvre du déséchouage et du délestage des pièces d'artillerie<sup>1459</sup>. Mené en février 1879 sur une roche, le cuirassé *Surveillante*, un des navires de ligne de l'escadre, est immédiatement soutenu par les proches bâtiments qui mettent à l'eau les chalands et les canots nécessaires au déchargement de 600 tonnes de matériels afin d'alléger le cuirassé. Le commandant Aube, connu pour être un excellent navigateur, est sélectionné par le commandant en chef pour épauler les opérations qui se passent très rapidement et sans anicroche<sup>1460</sup>. Deux années auparavant, un abordage malheureux avait mené la *Reine-Blanche* à se jeter à la côte pour éviter le pire. Dans les jours qui suivent cet échouage, les ouvriers embarqués et les calfats-scaphandriers aveuglent la voie d'eau, colmatent les ouvertures, avant que les pompes n'épuisent l'eau

<sup>1458</sup> DAVELUY, I, p. 44-45.

<sup>1459</sup> SHD-V-M, BB 4-690, VA Hamelin au ministre de la Marine, T. Ducos, 11 août 1853 ; SHD-V-M, 682, Rapport du Ministre des Affaires étrangères, Alexandre Colonna Walewski, sur le *Friedland* à l'Empereur, 8 novembre 1858.

<sup>1460</sup> SHD-T-M, 170-149, Commandant en chef de l'escadre d'évolutions au ministre de la Marine, VA Jaureguiberry, 3 février 1879.

embarquée. Un quart de siècle plus tard, en février 1903, l'échouage de l'*Espingole* sur une roche sous-marine proche du cap Lardier entraîne l'assistance immédiate de sa conserve, le contre-torpilleur *Hallebarde*, qui, après avoir reçu l'équipage et les pièces d'artillerie, tente vainement de remorquer le navire<sup>1461</sup>. En 1895, le déséchouage de trois cuirassés de l'amiral Gervais bénéficie de la mobilisation des autres navires de l'escadre d'évolutions qui aident au transbordement des pièces lourdes, mais également à la noria de chalands et de remorqueurs détachés la nuit même de l'accident par la préfecture de Toulon<sup>1462</sup>.

Comme on le voit dans ces divers incidents, le second atout de la Marine est la proximité des secours à terre. Tout au long du siècle, le dévouement des gendarmes maritimes, des douaniers, des pêcheurs volontaires contribue, le long des côtes hexagonales et corses, à sauver la vie des marins du commerce, de la pêche et de l'État. Bien documenté, le sauvetage du *Rhône* en 1836 illustre l'efficacité de cette assistance<sup>1463</sup>. En juillet 1877, le renflouement de la *Reine-Blanche* est assuré par des scaphandriers de l'escadre, épaulés par des ouvriers de l'arsenal de Toulon. Deux années plus tard, l'échouage de la *Surveillante* amène le commandant en chef de l'escadre à réquisitionner le quartier maritime de Cannes dont le commissaire lui fournit des chalands et des allèges<sup>1464</sup>. Sur les côtes européennes bien sûr, l'assistance maximale des administrations portuaires est également assurée. Malmené en 1838 par une tempête dans la rade de Cadix, le vaisseau le *Suffren* est l'objet de soins constants pour le maintenir à flot sur un fond de vase où, jour après jour, le navire s'enfoncé. Tenacement, son équipage et les autorités du port évitent son naufrage jusqu'à l'arrivée d'une division menée par le commandant Lalande qui facilite sa délivrance et le remorque jusqu'au port<sup>1465</sup>. La colonisation de l'Algérie puis le protectorat tunisien étendent aux côtes nord-africaines ces procédures salvatrices<sup>1466</sup>. En décembre 1865, le naufrage du *Borysthène*, un gros paquebot des Messageries Impériales, au large d'Oran est suivi de l'intervention des autorités municipales et des pêcheurs espagnols venus, malgré la tempête, jeter « un sac de biscuits de mer, du pain et du tabac », avant de rejoindre Oran d'où cinq balancelles viennent, deux jours après, embarquer les survivants entassés sur l'île Plane<sup>1467</sup>. Indifférente aux considérations nationales et confessionnelles, la même générosité console les naufragés du *Papin*, jeté à la côte en 1845 dans les parages de

<sup>1461</sup> Dominique Resse, « Notes sur *L'Espingole* » sur <http://www.grieme.org/pages/espingole.html>, 10 juil. 2017 21:22:35 GMT.

<sup>1462</sup> CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », art. cité, p. 21-22.

<sup>1463</sup> Cf. A. Degage et al., *Le Rhône (...), op. cit.*.

<sup>1464</sup> SHD-T-M, 170 C-149, Commandant en chef de l'escadre d'évolutions au ministre de la Marine, VA Jaureguiberry, 3 février 1879.

<sup>1465</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois (...), op. cit.*, p. 73-76.

<sup>1466</sup> P.-J. Lévot, *La Méduse (...), op. cit.*, p. 81-110.

<sup>1467</sup> [archeosousmarine.net](http://archeosousmarine.net), « Le paquebot *Borysthène* ex *Brasilera* (1855) (1853-1865). L'île plane, Oran. Erreur de navigation, le 15 décembre 1865 ».

Mazagan<sup>1468</sup>. C'est enfin et surtout de son équipage même et des matériels embarqués que repose *in fine* le salut de tous comme la préservation du navire.

#### 2. 4. 2. « Aide toi et le ciel t'aidera » : règles de sécurité et moyens embarqués

Dès le début de l'âge moderne, la présence d'explosifs, mais également de produits inflammables, tels la poix, le charbon et les toiles, ainsi que les exercices de tir, toujours dangereux, ont imposé des interdits rigoureux comme une sévère codification des gestes. Les exercices divers comme les punitions inculquent aux plus jeunes et rappellent aux marins aguerris ces procédures et ces règles. En ce sens, le navire de guerre du XIX<sup>e</sup> siècle est, avec les arsenaux et les mines, un des rares systèmes de haute technicité où la culture du risque existe depuis des siècles<sup>1469</sup>. Bien avant le XIX<sup>e</sup> siècle, tous les bâtiments d'un certain tonnage possèdent des matériels spécifiques de sécurité. Outre les pompes d'épuisement et les pompes à incendie, l'équipage dispose de dizaines de seaux, de haches et de tous les matériaux utiles à l'aveuglement des voies d'eau telles les voiles ou les plaques de plomb. Bien que ces moyens semblent aujourd'hui dérisoires, ils n'en étaient pas moins d'une efficacité éprouvée entre les mains entraînées des calfats, des gabiers et de leurs aides. Durant les batailles navales, ainsi Navarin, c'est un spectacle étonnant, mais non pas exceptionnel, de voir les calfats et leurs aides, suspendus sur une balançoire, aveugler une voie d'eau d'une plaque de cuivre au milieu des tirs. Les moyens matériels ne sont rien toutefois sans la mobilisation des marins et l'apprentissage des procédures de lutte contre l'incendie ou les voies d'eau qui sont, à la mer, des dangers mortels. Ces manoeuvres sont l'objet de préparatifs et d'entraînements réguliers. Sur le *Bretagne*, un des principaux vaisseaux de l'escadre sous le Second empire, ce ne sont pas moins de 148 hommes, soit un septième de l'équipage, que le rôle général du navire enregistre dans la compagnie de débarquement contre les incendies à terre<sup>1470</sup>. Le type de navire, le jeu des mutations comme les circonstances introduisent quelques faiblesses dans les mesures de sécurité visant à parer la tempête ou l'incendie. Sur les plus petites unités, comme les torpilleurs, le départ d'une poignée de matelots brevetés et de spécialistes amoindrit ainsi l'efficacité de la réaction collective, le temps que la relève se soit habituée au navire. Disposant d'un équipage de prise réduit de quinze hommes, l'enseigne de vaisseau Bisson reçoit, en 1827, le commandement d'un ancien brick pirate qui devient la conserve d'une corvette de la marine royale. Éloigné de son escorte par un coup de vent, dans la nuit du 4 au 5 novembre, Bisson, qui est un marin consommé, rallie sans heurts l'île de Stampélie (Astypaléa) dans l'archipel du Dodécannèse pour y trouver un abri. L'orage

<sup>1468</sup> Rapporté initialement par les *Annales Maritimes*, avant d'être reproduit en 1872 dans une anthologie, ce secours collectif et spontané fait écho, dans une certaine mesure, à celui que les habitants de Saint-Laurent et les autorités du Roussillon apportent aux naufragés d'un chébec nord-africain, échoué sur les côtes de la province en décembre 1764.

Frédéric Zurcher, Élie Philippe Margollé, *Les Naufrages célèbres*, Hachette, Paris, 3<sup>ème</sup> édition, 1877. Reproduit par « Bourlapapey, la bibliothèque numérique romande », p. 197-201; Léa Tavenne, *Fortunes de mer, trésors de terre. Les naufrages le long des côtes roussillonnaises (1740-1790). Histoire et environnement*, Mémoire de master 2, Marc Conesa, 2016-2017, p. 154-157.

<sup>1469</sup> Alexandre Jubelin, « Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », *Revue d'Histoire Maritime*, 25, 2018, p. 159-170.

<sup>1470</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-5, « Rôle général Le *Bretagne* s. d. ».

comme la modestie de son équipage le contraignent néanmoins à demeurer sur place, alors même qu'il devine un coup de main contre son navire<sup>1471</sup>. Ici l'excellence du commandant et de son pilote a permis de retarder le pire, mais sans pouvoir faire mieux que d'esquiver le mauvais temps.

La sécurité du navire bénéficie enfin et surtout de la mobilisation de l'équipage et de sa discipline, en d'autres termes d'une emprise très forte de l'autorité militaire sur les esprits et les corps<sup>1472</sup>. Dès la Restauration, la suppression des privilèges anciens, tels que le droit d'ouvrir à tout moment son paquetage, mais également le contrôle étroit des chants et des paroles, enfin l'exigence du silence durant les manoeuvres, témoignent d'une militarisation qu'admettent mal les marins venus de la pêche, du commerce et de la Traite. À ce dressage, sanctionné par la privation du vin et des permissions, les jours de police, sans parler du conseil de guerre, s'ajoute la régularité des manoeuvres et des exercices proprement militaires que les officiers du Premier Empire avaient introduits et légués à leurs successeurs. L'emploi systématique du sifflet, du tambour ou du clairon pour toutes les manoeuvres importantes, l'uniformisation des tenues et des uniformes, achevée sous le Second empire, le culte du *spit and polish*, la fréquence enfin des rituels navals participent de cet effort d'encadrement. Un effort inégalement poussé il est vrai, la discipline étant souvent bien plus douce sur les stationnaires que sur les unités de ligne. S'il ne supprime ni les rituels d'inversion et les saturnales, dont le célèbre passage de la ligne, ni la désertion ou « les coups de sang », cet effort ininterrompu et constant fait bien d'un navire de ligne une caserne flottante.

Une fois connu, l'incendie entraîne la mobilisation à leurs postes prévus des personnels, tandis que les marins armés avec leurs officiers se tiennent aux endroits stratégiques et gardent les canots pour éviter la débandade. Bien connues et codifiées, ces règles tiennent-elles bon dans la tourmente ? Bien peu, nul ne l'ignore, si l'autorité du commandement est contestée et si les antagonismes sociaux ou politiques l'emportent sur l'esprit de sacrifice. Les massacres qui suivent le naufrage puis l'abandon de la *Méduse* en 1816 illustrent assez bien les effets calamiteux des divisions politiques et sociales sur un équipage méfiant et mal commandé<sup>1473</sup>. Spectaculaires, les sauve-qui-peut meurtriers n'en sont pas moins rarissimes. Pris dans l'ouragan de janvier 1841, le commandant de la *Comète* admet la défaillance d'une partie de l'équipage, pris de nausée ou découragé, mais trouve dans une dizaine de gabiers et quelques timoniers d'excellence, stimulés par son état-major, les instruments du salut général. Là, comme dans la marine de commerce, une poignée d'hommes respectés sauvent le navire en entraînant leurs camarades. Quelques années auparavant, l'échouage du *Superbe* dans les Cyclades avait été suivi de l'abandon du navire par quelques marins bons nageurs ou qui le pensaient être. Il ne s'agit toutefois que de désobéissances

---

<sup>1471</sup> A. Fresse-Montval, *La France illustrée par ses marins, ou prodiges de valeur. Expéditions militaires, Actes de dévouement, Voyages savants des Marins français, anciens et modernes, avec une Introduction ou Précis Historique sur la Marine française*, Paris, Librairie enfantine et juvénile, P. Maumus, 1844, p. 228-231.

<sup>1472</sup> Baron de Bonnefoux (CV) et (VA) M. E. Pâris, *Traité des manoeuvres de mer à bord des bâtiments à voiles, et à bord des bâtiments à vapeur*, Paris, Arthus Bertrand, Paris, 2<sup>e</sup> édit., 1866, p. 175 ; Alain Cabantous et Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. (...)*, op. cit., p. 120-128.

<sup>1473</sup> Prosper-Jean Lévot, *La Méduse et autres naufrages*, Raymond Castells éditions, 1998, p. 203-222 ; Jacques-Olivier Boudon, *Les naufragés de la Méduse*, Belin, 2016 ; <https://www.franceculture.fr/emissions/une-histoire-particuliere-un-recit-documentaire-en-deux-parties/la-meduse-le-naufrage-du-siecle-22-le-sort-tomba-sur-le-plus-jeune>.

individuelles<sup>1474</sup>. Après l'échouage du *Silène* et de l'*Aventure* sur les récifs algérois, leurs commandants refusent aux marins de rallier à la nage la côte proche, tant les exemples passés militaient contre cette fuite individuelle. Une fois le va-et-vient établi grâce aux efforts de nageurs courageux, le débarquement de tous les marins se fit sans perte à l'exception d'un seul matelot, emporté par la mer. Le 12 janvier 1836, le navire de transport le *Rhône* un bâtiment ancien, très ébranlé par une mer mauvaise, est jeté à la côte devant Marseillan, mais sans autre dommage que la perte du navire<sup>1475</sup>. Bien commandé, l'équipage établit un va et vient entre la terre et le navire, et bénéficie des secours et des vivres qu'apportent des marins-pêcheurs héraultais<sup>1476</sup>. Ce sont les mêmes facteurs qui préservent l'escadre française de la mer Noire d'un complet désastre en décembre 1854. Malmenés par la tourmente, dont Bruat et ses adjoints avaient pressenti la venue, les navires de l'escadre sont avant tout sauvés par cette combinaison de savoir-faire et de stricte discipline que possèdent les grandes marines de guerre et quelques compagnies maritimes occidentales<sup>1477</sup>. Au second XIX<sup>e</sup> siècle, alors que l'incendie et l'explosion accidentelle peuvent détruire, en quelques instants, une grosse unité, les mêmes habitudes de dressage et la rigueur de la discipline navale permettent aux cadres de rameuter leurs hommes, non sans les exposer au risque de l'explosion et d'une mort atroce.

### 3. Une mer couverte de vapeurs et de phares : les effets inattendus de la modernité

L'histoire des aménagements portuaires et côtiers bâtis pour accueillir et protéger les bâtiments croisant en Méditerranée couvre plusieurs millénaires<sup>1478</sup>. En Méditerranée occidentale, le développement des ambitions maritimes et navales concourt à l'édification de phares, ainsi celui de Livourne, à la fondation de ports de guerre comme à l'embellissement des ports marchands<sup>1479</sup>. Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les caravaniers français signalent l'existence de feux et de môles sur tout le bassin oriental de la Méditerranée. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les navigateurs européens notent des travaux publics d'une certaine importance à Rhodes, dont les deux ports sont couverts par un môle. En 1816, le médecin de la *Galathée* rapporte la présence d'un môle et d'un fanal à Saint Jean d'Acre. Trois décennies plus tard, on compte vingt-quatre phares sur les côtes turques de la mer Noire et de la Méditerranée. Au milieu du siècle, l'emploi du béton pour les infrastructures portuaires, les progrès de l'éclairage sémaphorique, la généralisation des communications télégraphiques sous-marines modifient en profondeur les capacités d'accueil des navires du

<sup>1474</sup> E. Jurien de la Gravière, *La Marine d'Autrefois (...)*, op. cit., p. 50.

<sup>1475</sup> A. Degage et al., *Le Rhône (...)*, op. cit., p. 71-75.

<sup>1476</sup> *Ibidem*, p. 75-76.

<sup>1477</sup> <https://mnm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/10096> ; <http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=5249>

<sup>1478</sup> Gilbert Larguier, « Les naufrages miroir de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe de Lion (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle), dans Patrick Louvier (sous la dir. de), *Le Languedoc et la mer (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Presses Universitaires de la Méditerranée, 1<sup>ère</sup> édition, 2012, p. 121-124 ; Guillaume Calafat, *Une mer jalouse. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII<sup>e</sup> siècle)*, Seuil, L'Univers Historique, 2019, p. 309-310.

<sup>1479</sup> G. Calafat, *Une mer jalouse (...)*, op. cit., p. 327.

commerce et de l'État dans l'ensemble de la Méditerranée, où les ingénieurs britanniques, piémontais et français facilitent la transmission de ces progrès<sup>1480</sup>.

Pour une large part, les aménagements portuaires et sémaphoriques répondent à l'augmentation du trafic maritime régional et transméditerranéen. La généralisation précoce de la propulsion vapeur est un autre facteur de ces entreprises de sécurisation et d'équipement. Ces structures côtières, qui forment une trame de plus en plus serrée sur les côtes françaises et italiennes, sont lentement établies sur les côtes de l'Afrique du Nord, algériennes tout d'abord, puis tunisiennes et marocaines (1840-1890). Les côtes du Levant sont progressivement engagées dans cette conversion industrielle. Initié en Crète par Méhémet Ali durant la décennie 1830, l'aménagement portuaire des côtes levantines, est relancé au lendemain de la guerre de Crimée et demeure, durant plus de quatre décennies, un objectif pérenne des autorités ottomanes<sup>1481</sup>. Quasi achevée vers 1890, la sécurisation des côtes et des ports méditerranéennes est toutefois retardée par les difficultés budgétaires. Les équipements nouveaux n'obtient pas, en outre, le risque posé par les tempêtes. Comme par le passé, l'entrée des ports comme leurs parages immédiats sont les hauts lieux des naufrages. Pris dans une forte tempête en février 1860, un paquebot de la compagnie Valéry, la *Louise*, tente, par deux fois, d'entrer dans le port de Bastia, mais se brise à l'entrée de ce port récemment aménagé où tous les moyens d'alerte et d'assistance avaient été déployés pour guider le commandant<sup>1482</sup>. L'ouragan qui balaie le port artificiel de Philippeville (Skikda), à la fin du mois de janvier 1878, malmène les navires dont plusieurs sont perdus à l'intérieur même du port. Tout ce train d'aménagements, de feux, de bouées porte enfin avec lui des dangers nouveaux, accrus par les risques spécifiques que portent la motorisation des navires et les exigences tactiques des manoeuvres sous vapeur, particulièrement nocturnes et côtières.

### **3. 1. De fortes différences entre les côtes nord-occidentales et maghrébines jusqu'au milieu des années 1880**

En Méditerranée occidentale, le tableau des équipements portuaires et sémaphoriques est très contrasté. Les côtes métropolitaines et corses se dotent, sous la Restauration et la monarchie de Juillet, d'une première trame de grands phares; dont sept sont érigés pour le seul Languedoc entre 1827 et 1843. Le lent relèvement du commerce maritime puis l'intégration progressive de l'Algérie entraînent, outre les sémaphores, la construction de brise-lames dont Sète est ainsi dotée, sous le Second empire<sup>1483</sup>. Engagé sous la Restauration, l'aménagement des principaux mouillages et ports corses s'achève également sous le règne de Napoléon III, quand Ajaccio, Calvi, Bastia, Macinaggio,

<sup>1480</sup> Cf. Fabien Bartolotti, « Le béton à la mer. La construction d'ouvrages de protection portuaire en blocs artificiels dans l'espace méditerranéen (Années 1830-1870) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 27, 2019, p. 103-117.

<sup>1481</sup> A. Rampal, *Les stations navales*, (...), *op. cit.*, p. 193.

<sup>1482</sup> <https://www.plongee-infos.com/chaque-jour-une-epave-23-fevrier-1860-le-drame-de-la-louise-a-bastia/>

<sup>1483</sup> M. E. de Capella, *Notice sur Lieussou* (...), *op. cit.*, p. 10.

Centuri et l'île Rousse sont dotés de quais et d'embarcadères<sup>1484</sup>. Sur les côtes espagnoles, la situation budgétaire, aggravée par l'état politique du pays, toujours menacé de guerre civile, interdit en revanche de grands travaux de modernisation et même de simples réparations au lendemain d'une tempête<sup>1485</sup>. Si les marins français apprécient les ouvrages hospitaliers et portuaires de Mahon, de Barcelone et de Palamas, la pauvreté des moyens hospitaliers comme le délabrement de certains ouvrages confortent l'image dominante du sous-développement ibérique. L'Algérie enfin est privée avant 1830 de tout aménagement, à l'exception du port d'Alger, qui dispose d'un phare, élevé en 1700. Avec la conquête et la colonisation, l'absence de ports de refuge se fait particulièrement sentir, alors que les besoins sanitaires, militaires et matériels supposent une perpétuelle noria entre la métropole et la colonie.

Au milieu du siècle, la situation portuaire s'améliore en Afrique du Nord à l'exception du Maroc. Suite aux travaux préparatoires hydrographiques et portuaires, le Second empire fait élever sept phares de première importance pour sécuriser la navigation autour d'Oran et d'Alger. À la fin du second XIX<sup>e</sup> siècle, la trame des feux côtiers en Méditerranée occidentale est bien supérieure à ce que l'on peut alors trouver au Levant, mais n'en est pas moins inégale. Le Languedoc, qui ne comptait pas dix phares en 1854, en aligne seize en 1888. Sur l'ensemble des côtes de l'Algérie, on ne compte alors que neuf phares de première importance dont les feux sont visibles à plus de trente milles marins. La mise en oeuvre des équipements sur les côtes tunisiennes et marocaines est en outre trop tardive et irrégulière pour constituer un réseau cohérent. À la fin du siècle, les côtes marocaines disposent de six phares dont deux ont été respectivement érigés en 1883 à Tanger puis, l'année suivante, sur les îles Zaffarines. La Tunisie, qui faute d'argent ne construit plus d'ouvrage sémaphorique entre 1862 et 1880, dispose, à la veille de la mainmise française, de quatre phares dans le nord de la Régence : Cap Bon, Cap Carthage, *Cani Rocks*<sup>1486</sup> et La Goulette. Le matériel, de second ordre, a été donné par les Grandes Puissances qui entendent avantager leur commerce. Le protectorat et la reprise en main des périphéries septentrionales et méridionales de la Régence permettent toutefois aux Travaux Publics de poursuivre cet équipement sémaphorique par la construction de trois phares dans le Sud — Djerba, Sfax et Sousse<sup>1487</sup> — et l'érection d'un ouvrage sur les îles Kuriat, au large de Monastir<sup>1488</sup>.

L'amélioration des équipements portuaires comme la mise en place d'une solide trame sémaphorique en Méditerranée occidentale et centrale tout à la fois sécurisent la navigation internationale et introduisent des micro-perturbations que les routines et les savoirs anciens mettent un peu de temps à dominer. Parvenu à Brest en décembre 1855, le commandant de la corvette la

<sup>1484</sup> J. -L. Cortès, « Fortunes de mer (...) », art. cité, p. 27 ; <https://www.plongee-infos.com/chaque-jour-une-epave-23-fevrier-1860-le-drame-de-la-louise-a-bastia>.

<sup>1485</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1830) n° 8, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Reynaud, « Journal des campagnes du transport le *Dromadaire* depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1823 jusqu'au 6 août 1824 », 21 août 1824.

<sup>1486</sup> Grand et Petit Cani.

<sup>1487</sup> Cf. J. -C. Fichou, « La signalisation maritime en Tunisie (1881-1920) (...) », art. cité.

<sup>1488</sup> Photographie visible sur la courte notice wikipedia consacrée à ces îles : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Kuriat>, consultée le 1<sup>er</sup> août 2017.

*Sérieuse* signale plusieurs inexactitudes et omissions dans l'édition de 1850 de l'ouvrage de référence de M. Coulier qu'il possède : « Au lieu d'être fixe ainsi qu'il est indiqué dans le livre des phares et des fanaux, » le feu établi sur l'île de Passaro, placée à l'extrémité du Cap Pessara, « est varié par des éclats de trois en trois minutes qui sont précédés et suivis d'éclipses de vingt-cinq secondes environ ». Poursuivant, l'officier note qu'un feu à l'ouest de Gozo, la seconde île de l'archipel maltais, a échappé aux dénombrements, alors que ce phare, construit depuis plusieurs années, rayonne jusqu'à trente milles. Contraint de mouiller dans la rade d'Algésiras pour y attendre un vent favorable, le commandant de la *Sérieuse* remarque enfin que le feu de la pointe de Tarifa, porté comme tournant dans le livre de Coulier, est en réalité parfaitement fixe. Jusqu'à la fin du siècle, la confusion entre les sémaphores, ainsi les phares du Planier et de Faraman, comme l'appréciation erronée du système des bouées sont responsables d'accidents divers.

### 3. 2. Au Levant, un grand effort d'équipement après 1860

En Méditerranée orientale, l'état général des feux et des aménagements portuaires est plus homogène que dans le bassin occidental au milieu du siècle, mais rien moins que satisfaisant si l'on suit les récits des voyageurs et les rapports consulaires. Mal entretenus, les môles cèdent sous le coups des tempêtes ; les feux sont de faible portée. Ces aménagements sont incapables en outre de répondre aux besoins d'une navigation européenne en pleine expansion et dont les plus gros bâtiments peinent dans certaines rades. Résumant, en 1861, une décennie de relevés et de croisière dans les eaux crétoises, l'hydrographe britannique Thomas A. B. Spratt donne un tableau fort critique des rares ports et rades insulaires utilisables par le commerce européen. Si La Sude (Suda) est bien l'un des ports forains les plus amples et les plus sûrs du Levant, particulièrement précieux en hiver quand soufflent les vents du nord, son accès est gêné par l'absence d'un feu, même de troisième catégorie. Bien que l'emploi d'une dragueuse rende de bons services dans le port de Candie (auj. Héraklion) où les navires marchands jettent leur ballast, l'accès au port est compromis par l'absence d'un phare qu'une simple lanterne au sommet du fort ne peut remplacer<sup>1489</sup>. À La Canée (Chania), le phare du port, bâti par les Vénitiens vers 1593, a été en revanche restauré par les Égyptiens, maîtres de l'île durant la décennie 1830<sup>1490</sup>.

Cette médiocrité générale cesse assez nettement au cours des années 1860. Au lendemain de la guerre de Crimée, la Turquie décide en effet la refonte de son réseau sémaphorique, confiée en régie puis en concession à deux Français, Marius Michel et Bernard-Camille Collas. Compétents et dotés de moyens importants, ces derniers couvrent les côtes européennes de l'Empire d'un réseau de phares modernes prolongé dans les années 1880 en mer Rouge<sup>1491</sup>. Pas moins de douze feux sont construits ou modernisés dans les Dardanelles entre 1856 et 1861, quatorze dans le Bosphore entre

<sup>1489</sup> NMM, SPR/2/13, T.A.B. Spratt, *Coast description of the Island of Crete or Candia*, s. d. avant 1861. Ce document, qui est sans doute le brouillon du manuscrit déposé au Département Hydrographique, servit à la publication des *Sailing Directions for the Island of Candia in 1861*.

<sup>1490</sup> Georgios I. Paagirotakis, *Kriti, A history in Pictures*, Heraklion, 1993, p. 259.

<sup>1491</sup> Jacques Thobie, *L'Administration générale des phares de l'Empire Ottoman et la société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan, 2004, p. 9-71.

1857 et 1869. La Crète, privée de tout feu hormis celui de La Canée, est dotée de cinq phares en 1864 que complètent trois ouvrages en 1880<sup>1492</sup>. Les côtes syro-palestiniennes sont également équipées de sémaphores dont les feux, avec leur variété chromatique et rythmique, annoncent l'entrée des ports et les passages délicats<sup>1493</sup>. Trouant l'obscurité nocturne quasi universelle avant 1856, cet appareil de phares frappe les marins de l'État comme les autres membres des états-majors des croiseurs déployés au Levant sous la III<sup>e</sup> République<sup>1494</sup>. Les travaux portuaires souffrent, en revanche, d'un entretien plus aléatoire ce qui gêne, l'hiver, les mouillages de Jaffa et de Beyrouth<sup>1495</sup>. Poussés par les besoins commerciaux et maritimes européens, les aménagements d'Alexandrie — « nouveau » port et port de commerce — ne sont pas adaptés à la situation. Pire, la construction d'un môle ouest produit des effets de ressac dans les trois passes, où l'agitation des eaux engloutit occasionnellement les canots des pilotes. Jugés nécessaires, l'agrandissement du chenal du grand Bogaz, le dragage des fonds, l'installation enfin d'un phare et de deux feux excèdent les moyens financiers des autorités égyptiennes. Outre les embarras récurrents des finances publiques, accrus après le boom cotonnier de la guerre de Sécession, le gouvernement khédival doit entretenir son armée et développer les travaux hydrauliques. Communiqué en juin 1882 à l'amiral Conrad par un habitant français d'Alexandrie, un « Aperçu du projet concernant le creusement des passes d'Alexandrie » donne un tableau très sombre des risques ordinaires de la navigation européenne sur une côte où les bancs de rochers et les bas-fonds abondent :

« Quant aux navires ayant un tirant d'eau de plus de huit mètres 25 centimètres, ils ne doivent jamais songer à entrer dans le port d'Alexandrie, ainsi en 1876 l'escadre française du Levant parmi laquelle se trouvait le *Richelieu* demandant un tirant d'eau de 8,90 m. fut obligée de mouiller à 1 mille 1/2 NE de l'île Pharos en face du port neuf, vu l'insuffisance de la profondeur des eaux dans la passe »<sup>1496</sup>.

Ces dangers comme l'étroitesse des ouvertures interdisent enfin tout passage nocturne, littéralement suicidaire, quand les vents du large soufflent avec violence. Bien évidemment, les marines de guerre ne sont pas mieux protégées que les flottes des grandes compagnies maritimes. Le 18 juin 1882, le CA Conrad signale la nécessité de déplacer l'*Alma* à « un mille au large du front de mer », ce gros cuirassé ne pouvant, vu l'état de la mer; se risquer à franchir la grande passe. Transmise avec son rapport, une carte du « Nouveau » port, à l'ouest du port de commerce, où se trouve le consulat de France, signale l'impossibilité d'engager autre chose que des canots et de petites unités <sup>1497</sup>.

<sup>1492</sup> *The Admiralty List of Lights in the Mediterranean, Black, Azov, and Red Seas*, 1888, p. 141-143.

<sup>1493</sup> B. Girard, « Souvenirs (...) », art. cité, p. 58.

<sup>1494</sup> *Ibidem*, p. 69.

<sup>1495</sup> *Ibidem*, p. 75.

<sup>1496</sup> SHD-V-M, BB 4-1397, CA Conrad, « Note sur l'État actuel des fortifications d'Alexandrie (Égypte), 18 juin 1882.

<sup>1497</sup> *Ibidem*.

### 3. 3. La propulsion vapeur : un outil de secours précieux, mais l'occasion d'accidents spécifiques

Cantonnés initialement à des missions logistiques au sein des divisions navales, les vapeurs furent également employés pour venir en aide à des bâtiments désemparés, échoués ou réduits à l'immobilité. Dans les jours qui suivent l'échouage du *Sphinx* à l'est du cap Matifou, trois autres vapeurs, le *Caméleon*, le *Tartar* et la *Chimère*, tentent, mais vainement, de remettre à flot le navire. Si le *Sphinx* finit par être disloqué, ses composants les plus importants, sont auparavant démontés et ramenés à terre, particulièrement la précieuse machine<sup>1498</sup>. Non seulement les machines d'un vapeur permettent de conduire un bâtiment à voiles encalminé jusqu'à son poste de combat, mais aussi de lui faire gagner quelques heures, voire quelques jours de navigation et bien des fatigues. Menées irrégulièrement depuis la décennie 1830, les opérations de remorquage s'avèrent d'une certaine utilité tactique aux Britanniques sur les côtes du Liban en 1840, puis servent les Français au Maroc en 1844. L'accouplage des navires de ligne à voiles et de grosses frégates à vapeur à la fin de la décennie généralise les opérations de remorquage dont les procédures sont perfectionnées. Durant toute la guerre de Crimée, les bâtiments à vapeur comme les « mixtes » participent aux missions de remorquage des navires victimes d'avaries. Après l'échouage du vaisseau *Friedland* sur les récifs au nord de l'île des Lapins pas moins de quatre bâtiments à vapeur, le *Gomer*, le *Mogador*, le *Sané* et le *Caton* parviennent au prix de grandes difficultés, à déséchouer le vaisseau. La puissance des machines propulsant des hélices ou des roues contribue également à la sécurité des voiliers dans les passages difficiles comme les Dardanelles<sup>1499</sup>. Cette entreprise est alors devenue banale. Au début de 1847, l'envoi de deux vapeurs dans les Détroits avait ainsi accéléré le remorquage de navires chargés de céréales ukrainiennes dont avait alors besoin le marché frumentaire national. Tout au long du demi siècle suivant, des missions similaires sont menées au profit des unités échouées telles que l'*Espingole*, remorquée par sa conserve, avant qu'une voie d'eau incontrôlable ne coule ce contre-torpilleur. Plus spectaculaire, mais moins dramatique, l'échouage de quatre navires de ligne en rade des îles d'Hyères est suivi de l'envoi de remorqueurs toulonnais qui, aidés par des chalands, et le mouvement des bâtiments déséchouèrent les quatre unités en une semaine<sup>1500</sup>.

#### 3. 3. 1. Un « recours » longtemps entravé par des pannes à répétition et bien des défaillances

Ce que la vapeur apporte à la sécurité des flottes de guerre et des autres flottes est néanmoins corrigé, surtout dans les premières décennies de son emploi, par la fragilité de ce système propulsif, très exposé à la corrosion saline, et dont le fonctionnement suppose l'association

<sup>1498</sup> Max Guérout, « L'épave du Sphinx ». Communication sans date (C. 2010) disponible sur la Toile (...) reprenant les conclusions des recherches archivistiques et sous-marines conduites les années précédentes et présentées dans Max Guérout, *Histoires d'épaves*, Catalogue de l'exposition du Musée de Balaguier, La Seyne-sur-mer, 2009.

<sup>1499</sup> M. d'Urville, « Seconde relation (...), art. cité, p. 152-153.

<sup>1500</sup> CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », art. cité, p. 21-22.

sans défaillance des chaudières et d'un appareil complexe de transmission<sup>1501</sup>. À ces défaillances s'ajoutent les effets imprévus de l'association des énergies éolienne et thermique et de modes de propulsion fort différents. La frégate *Foudre*, un croiseur « mixte » de l'escadre Le Barbier de Tinan passait pour incapable de naviguer à la voile comme à la vapeur par gros temps<sup>1502</sup>. Très fréquentes avant 1870, les pannes des machines ramènent le bâtiment aux embarras de la navigation vélique durant laquelle les qualités manoeuvrières du bâtiment sont mises à l'épreuve. Sur les navires convertis et disposant de machines auxiliaires, le mal est permanent, dès que la mer est un peu forte.

Dotés de machines peu puissantes, rapidement encrassées, encaissant mal les coups de vent, les navires à vapeur légers – corvettes, avisos, canonnières – qui forment le gros de la station du Levant résistent mal aux coups de vent hivernaux qui, menaçant leurs machines et ruinant les réparations passées, les forcent soit à fuir soit à rechercher un abri<sup>1503</sup>. Là-même, le mauvais temps peut les jeter au fond du port et de la rade<sup>1504</sup>. Si les machines tiennent bon, mais que le mauvais temps dure plusieurs jours, voilà l'assiette du bâtiment déséquilibrée par la combustion du charbon, tandis que les lames traversières heurtent les tambours et les pales sur les navires à roues. Il faut alors se porter vers le port le plus proche pour charbonner, en espérant trouver assez de combustible, et sinon repartir en prenant du lest — pierre ou sable — pour rendre au navire son assiette initiale. À la fin du siècle, les flottilles des torpilleurs côtiers dont disposent les ports de guerre métropolitains, corses et nord-africains sont notoirement incapables d'affronter certains parages, comme les bouches de Bonifacio, par gros vent et sur une mer dure. Ce sont alors des itinéraires jugés plus sûrs qu'il leur faut emprunter. Outre les aléas climatiques, les bâtiments à vapeur portent dans leur mode de propulsion propre des risques spécifiques.

### 3. 3. 2. Nouvelle propulsion : nouveaux risques

Il fallut aux premiers commandants des années de pratique et d'incidents divers pour comprendre et calculer l'inertie et le rayon de giration de leurs navires. En 1836, le *Castor*, ayant à son bord le prince de Joinville, est abordé par sa conserve, le *Ramier*, qui n'a pu stopper ses machines à temps pour éviter le choc. Ces soucis sont d'une grande banalité au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Plus grave, la propulsion à vapeur, libérant les navires des contraintes ordinaires du vent et des courants, affranchit les plus audacieux ou les plus inconscients des habitudes de prudence que la voile imposait<sup>1505</sup>. Si les compagnies de transport maritime sont très exposées aux tentations de l'audace, afin de parvenir à l'heure dite et annoncée, les marines de guerre subissent les dangers

<sup>1501</sup> J. Armstrong et D.M. William, « The steamboat, safety and the state: Government reaction to new technology in a period of *Laissez-Faire* », *Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 2, Mai 2003, p. 167-184.

<sup>1502</sup> SHD-V-M, BB 4-783, Amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 21 avril 1860 ; P. Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III (...), art. cité, p. 227-228.

<sup>1503</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, C<sup>mt</sup> de *L'Actif* au C<sup>mt</sup> de la station du Levant, 23 novembre 1870.

<sup>1504</sup> Cet incident survient en Italie du Sud quand le CV La Roncière Le Noury se rend au Levant pour y prendre le commandement de la station : Baron Camille Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 24 janvier 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 217.

<sup>1505</sup> DAVELUY, II, p. 414-415.

inhérents à l'augmentation constante de la vitesse. Ce risque se pose bien sûr d'abord aux petites unités. Sans vouloir par trop les blâmer, les préfets maritimes et les chefs d'escadre rappellent aux commandants des torpilleurs, qui sont tous des hommes jeunes et souvent ardents, le danger d'une marche par trop rapide dans les zones portuaires encombrées<sup>1506</sup>. Les éléments naturels ou les thèmes tactiques mal compris multiplient également les risques d'accrochage ou d'abordage. Approchant le 10 août 1900, par une nuit claire du *Brennus* pour échanger des communications par signaux à bras, le CT la *Framée* prend de la vitesse et se jette sur la route du cuirassé, un ordre du commandant ayant été mal compris par l'homme à la barre. Ne parvenant pas à dépasser le cuirassé, la *Framée*, littéralement éventrée par l'étrave du *Brennus*, coule en quelques instants au large du cap Saint-Vincent perdant presque tout son équipage, soit 45 disparus<sup>1507</sup>. Entre janvier 1904 et janvier 1908, les forces navales métropolitaines et nord-africaines confondues enregistrent huit accidents ayant impliqué des torpilleurs engagés dans des entraînements nocturnes. Le problème posé par la vitesse concerne également les plus grosses unités. Sans conséquence majeure en temps de paix, l'espacement excessif des créneaux entre les « matelots d'avant » et « d'arrière », risque de brouiller la manoeuvre, d'allonger indûment la ligne, et d'amoindrir le sens manoeuvrier des états-majors. La réduction des créneaux entre les matelots « avant » et « arrière » accroît en revanche le risque de la collision, que renforce également la vitesse croissante des grosses unités atteignant 14 noeuds en moyenne à la fin du siècle. La centralisation des ordres sur le navire amiral n'arrange bien sûr rien à l'affaire. À la Belle Époque, les collisions et les échouages ont donc régulièrement ponctué les manoeuvres navales. En novembre 1895, une erreur de relèvement mène l'escadre d'évolutions au bord de la catastrophe. Entrant dans la rade des îles d'Hyères par la petite passe, pour aller au mouillage de la Badine, le *Formidable*, portant le pavillon de l'amiral Gervais s'échoue ainsi que plusieurs navires. Averti par l'allumage des trois feux rouges réglementaires, le matelot d'arrière parvient à déboîter carrément à droite et se dégage, tandis que le *Formidable* évite *in extremis* l'abordage pour s'échouer comme le *Courbet*. Les autres navires de l'amiral Gervais esquivent en revanche l'accident. D'autres incidents et quelques grosses frayeurs montrent toutefois la faible possibilité de réparer une fausse manoeuvre rapide en ordre serré. C'est l'escadre britannique de la Méditerranée qui paie, en juillet 1893, le prix le plus lourd des risques de la modernité quand les cuirassés *Victoria* et *Camperdown*, prenant la tête de deux colonnes marchant sur deux lignes parallèles, dangereusement trop proches, s'abordèrent en opérant une inversion simultanée de route, dont l'amiral George Tryon, tenu pour le meilleur tacticien de sa génération, ne sentit pas le danger<sup>1508</sup>. Ce désastre, qui coûta la vie aux marins du *Victoria*, fut épargné à la Marine française bien que l'escadre eût, à plusieurs reprises, frôlé de telles calamités. Ordonnée par le vice-amiral Jaurès en 1883 au large du golfe Juan, une manoeuvre similaire de contre-marche sur la

<sup>1506</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-570, Préfet maritime (Toulon), VA Roustan, au ministre de la Marine, Camille Pelletan, 23 septembre 1902 ; *ibidem*, du même, « Note pour le commandant de la Défense Mobile », 23 septembre 1902.

<sup>1507</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p.182-183.

<sup>1508</sup> Daveluy, vipérin comme à l'ordinaire, incrimine l'intoxication alcoolique de l'amiral Tryon que son chef d'état-major ne put convaincre de son erreur. DAVELUY, I, p. 43-44 ; Art. « Tryon, Sir George (1833-93 ) », *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, Oxford university Press, 1976, p. 894.

droite par deux colonnes parallèles fut conduite, mais sans tenir compte du cercle de giration des cuirassés. Cette omission mena le navire de tête de la première colonne, le *Trident*, à quelques mètres du dernier bâtiment de l'autre colonne, le *Duperré*. Si la brusque manoeuvre de déboîtement de ce dernier navire évita l'abordage, l'affaire impressionna durablement les témoins<sup>1509</sup>. Sur le fond, toutefois, le problème demeura entier, aussi longtemps que la centralisation extrême des ordres, la lenteur des signaux, encore visuels à la mer en 1907-1908, comme leur nécessaire répétition sur tous les bâtiments interdisaient de manoeuvrer de concert plusieurs divisions à grande vitesse. Comment, dans ces conditions, s'entraîner efficacement pour une guerre où primait la vitesse ? Pour ces raisons, l'audacieux amiral Fournier finit par remiser les plans d'évolutions et les exercices qu'il avait espéré conduire en suivant les règles de « la cinématique navale »<sup>1510</sup>. Sous-chef d'état major de l'amiral Germinet, nommé à la tête de l'escadre en 1907, le commandant Daveluy reprit les idées de l'amiral Fournier en proposant de réduire la communication des ordres aux seuls matelots d'avant des divisions dont les mouvements seraient suivis par leurs matelots d'arrière. Pour autant, tout n'était pas possible : En 1908-1909, les exercices menés par deux escadres à grande vitesse, seize noeuds, parurent si dangereux que l'amiral Germinet choisit de suspendre les évolutions quand l'amplitude des mouvements concertés atteignait 90°<sup>1511</sup>.

#### 4. Une mer toute purgée de ses forbans et de ses corsaires après 1830 ?

La fin des années 1820 est ordinairement associée à l'arrêt définitif des activités de prédation maritime en Méditerranée. Cette périodisation, jamais contestée, remonte à loin. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, l'histoire navale, qu'elle soit officielle ou semi-officielle, associe la fin de toutes les activités barbaresques aux pressions navales et militaires européennes (1815-1830) sur les côtes maghrébines et dont la conquête d'Alger clôt le cycle<sup>1512</sup>. « Le 5 juillet 1830 », résume une histoire humoristique de la Marine publiée à la Belle Époque, « Alger se rendit et Marseille put dormir tranquille, l'ère des pirates barbaresques étant définitivement close<sup>1513</sup> ». Parallèlement, les mesures de police des mers, qui précèdent et surtout suivent la bataille de Navarin, auraient purgé la Méditerranée orientale des dernières bandes de forbans grecs qui avaient prospéré avec la guerre d'indépendance hellénique. Au premier comme au second XX<sup>e</sup> siècle, les historiens navals vont répétant que la

<sup>1509</sup> DAVELUY, I, p. 45-46.

<sup>1510</sup> Commissaire général de Saint-Stéban, « Un officier de marine (...) », art. cité, p. 24.

<sup>1511</sup> DAVELUY, II, p. 392-393.

<sup>1512</sup> À titre d'exemple et pour s'en tenir à une littérature navale ou navaliste : J.-A. Adolphe Caillé, *Considérations d'art et de politique, à propos du musée de la Marine*, Paris, Dolin, 1839, p. 180-181 ; J. Vigy, *Abrégé d'histoire de la marine française à l'usage des écoles primaires et des marins des équipages de la flotte*, Paris, Garnier Frères, s. d., p. 69 ; J. de la Faye, *Une famille de marins. Les Du Petit-Thouars*, Paris, Librairie Bloud & Barral, s. d., p. 52-56.

<sup>1513</sup> Sahib, *Marins & Navires anciens et modernes (...)*, op. cit., p. 27

course barbaresque comme les prédatons helléniques cessent brutalement à la fin de la décennie 1820<sup>1514</sup>, l'année 1830 marquant l'extrémité d'une histoire séculaire de l'insécurité maritime<sup>1515</sup>.

Sans ignorer le poids déterminant des causes domestiques, commerciales et diplomatiques dans le déclin de cette prédation maritime pluri-séculaire, l'histoire contemporaine de la « course barbaresque » a conservé la périodisation « avant-après 1830 »<sup>1516</sup>. Les travaux récents ont également confirmé la disparition de la piraterie grecque à la fin de la guerre d'indépendance hellénique (1827-1830) quand les forces grecques gouvernementales et les croiseurs des Grandes Puissances « nettoient » les Sporades et liquident les derniers centres de brigandage tel l'îlot de Gramvousa, à l'ouest de la Crète<sup>1517</sup>. Les historiens de la mer Noire tiennent enfin la décennie 1830 pour décisive puisqu'elle voit disparaître, sous les coups de la colonisation russe, les razzias maritimes nord-caucasiennes<sup>1518</sup>. La fin des prédatons maritimes au tournant des années 1820-1830 mérite néanmoins d'être précisée, voire rectifiée, si l'on considère le sentiment des navigateurs comme l'impact des conflits, particulièrement celui de la guerre d'Orient, sur les sociétés égéennes.

#### 4. 1. Une sécurité générale après 1830, mais contredite localement sur les côtes africaines comme en mer Égée

Après 1830, toute piraterie organisée et d'une certaine ampleur a bien définitivement disparu tant en Méditerranée occidentale que dans le bassin oriental. En Méditerranée occidentale, les vieilles peurs s'effacent progressivement au profit d'une mémoire orale. Les paniques, qui secouaient encore les populations languedociennes au début de la Restauration<sup>1519</sup> comme les

<sup>1514</sup> Amiral de Brossard, *Histoire maritime du monde*, op. cit., t. 2, p. 247 ; Jean-Paul Alaux, « La dernière galère », *Neptunia*, n°1, 1<sup>er</sup> trimestre 1946, p. 12.

<sup>1515</sup> Salvatore Bono, *Les corsaires en Méditerranée*, éditions Paris,-Méditerranée, 1998, p. 40-45.

<sup>1516</sup> François Jacquin, « La fin de la course barbaresque e 1830 », *Chroniques d'Histoire Maritime*, RSFHM, n° 51, juin 2003, p. 12-33 ; Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, CNRS éditions Méditerranée, 1999, p. 245-277 ; « Barbaresques », notice de Gilbert Buti, dans Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, CNRS éditions, 2013, p. 38-39 ; Jean-Louis Miège, « Aspects de la course marocaine du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », dans *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, textes réunis par Michel Vergé-Franceschi et Antoine-Marie Graziani, Alain Piazzola, Ajaccio, 2000, p. 39-61 ; A. Rampal, « Corsaires et pirates dans les guerres civiles et d'indépendance au début du XIX<sup>e</sup> siècle en Méditerranée (...) », art. cité, p. 247-260.

<sup>1517</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, op. cit., p. 142-154 ; *idem*, « Corsaires et pirates (...) », art. cité, p. 247-259 ; Apostolos E. Vacalopoulos, « Piracy during the Last Years of the Greek War of Independence », p. 363-377, dans Apostolos E. Vacalopoulos, Constantin D. Svolopoulos, Béla K. Kiraly (dir.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth century to 1914. Proceedings of the XVIII<sup>th</sup> Conference on War and Society in East Central Europe, Thessaloniki, 6-8 juin 1985*, Thessaloniki, Institute for Balkan Studies, 1988, p. 363-380. Une nuance toutefois est apportée par A. Massé : A. Massé, *Un empire informel (...)*, p. 272 ; Michèle Battesti, « Le blocus maritime de 1815 à la Première Guerre mondiale, théorie et pratique », *Les Cahiers Sirice*, 2021/1 (n° 26), p. 38. Article non consulté avant la soutenance de la HDR.

<sup>1518</sup> Georges Charachidzé cite une confrontation en 1837, mais signale la fréquence de scènes comparables avant la guerre de Crimée, sans toutefois donner de détails : Georges Charachidzé, « Les pirates de la mer Noire », *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 142<sup>e</sup> année, n° 1, 1998, p. 261-270. Consultable en ligne [http://www.perser.fr/doc/crai\\_0065\\_1998\\_num\\_142\\_t\\_15856](http://www.perser.fr/doc/crai_0065_1998_num_142_t_15856).

<sup>1519</sup> Le débarquement de l'Usurpateur au golfe Juan occasionna une panique, les populations averties croyant à un raid algérois. Henry Houssaye, *La première Restauration. Le retour de l'île d'Elbe. Les Cent Jours*, s.d. (vers 1930), p. 53 ; Lucette Valensi, *Le Maghreb avant la prise d'Alger*, Questions d'Histoire. Flammarion, 1969, p. 110-112.

communautés littorales italiennes durant le blocus d'Alger de 1824 par les Britanniques<sup>1520</sup>, se font plus rares une décennie plus tard<sup>1521</sup>. Sous la monarchie de Juillet, la peur du barbaresque ou du « *Teur* » s'efface en France, mais se réveille, ici et là, sur les anciennes marches de la course islamochrétienne. Parvenant à la fin de 1847 dans les eaux du sud de la Sardaigne, où il fait débarquer ses officiers pour se dégourdir les jambes et profiter des lieux, le prince de Joinville est stupéfait de voir la côte totalement inhabitée. « Enfin on joignit un habitant, puis d'autres et les bonnes relations s'établirent. la population avait fui devant nous, nous prenant (je ne plaisante pas) pour les Barbaresques venant faire une razzia d'esclaves<sup>1522</sup> ».

Si Joinville se moque gentiment de l'arriération du pays, il subsiste bien, du littoral rifain aux côtes anatoliennes, une forme de brigandage côtier ou de basse piraterie dont les prédations, avérées ou non, rythment les rapports tant consulaires que navals<sup>1523</sup>. Exceptionnellement meurtrier et bien moins gênant que dans un passé lointain, ce risque faible et ponctuel n'est pas toutefois un pur produit de l'imagination ni la reproduction intéressée ou non de consignes anciennes<sup>1524</sup>. Au milieu du siècle, ce brigandage occasionnel et opportuniste touche quelques cantons maritimes : les côtes occidentales du Rif, les confins de la Tunisie et de la Libye, les parages enfin de Smyrne et du golfe d'Alexandrette (*İskenderun Körfezi*). Des prédations sont également avérées dans les eaux albanoniennes dans les années qui suivent l'établissement du roi Othon de Grèce. Au Levant, le brigandage hellénique est récurrent durant le quart de siècle qui sépare Navarin de l'affaire des Lieux Saints. Le nord de la mer Égée et les côtes syro-libanaises sont signalés comme des parages dangereux en 1835<sup>1525</sup>. Un des officiers de la station du Levant signale, en janvier 1844, des actes de piraterie renouvelés dans l'est de la mer Égée, et dont la répression s'avère difficile<sup>1526</sup>. Il ne s'agit certes pas d'un phénomène universel, mais de prédations locales. D'autres cantons helléniques qui pratiquaient activement la piraterie au début du siècle semblent en effet y avoir renoncé. Les forbans mainotes, que les croisières ottomanes ciblent avant la guerre d'indépendance hellénique, ont perdu ultérieurement leur ancienne renommée<sup>1527</sup>. Les ports et rades crétois, particulièrement dans le district de Sfakia, un des hauts-lieux du brigandage et du kidnapping insulaires, ne semblent pas, en revanche, mêlés aux déprédations côtières après 1830<sup>1528</sup>.

<sup>1520</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Britische\\_Blockade\\_von\\_Alger](https://de.wikipedia.org/wiki/Britische_Blockade_von_Alger).

<sup>1521</sup> SHD-V-M, BB 3-477, Consul de France à Palerme au ministre de la Marine, Christophe Chabrol de Crouzol, 28 octobre 1824.

<sup>1522</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 149.

<sup>1523</sup> SHD-V-M, BB 4-668, Le *Bougainville*, Rapport de son commandant, 9 mars 1841 ; Consul de France à Ancône au Préfet maritime, Toulon, 20 août 1834 cité par A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 187 et n. 2, p. 187.

<sup>1524</sup> On s'est, sur ce point, inspiré de la longue étude de la question des naufrageurs européens qu'Alain Cabantous et Gilbert Buti présentent dans leur récent ouvrage. SHD-V-M, BB 7-02, CF A. de Varron, « Comparaison des armements maritimes (...) », 1<sup>er</sup> mars 1870 ; A. Cabantous, G. Buti, *De Charrybde en Scylla (...)*, *op. cit.*, p. 240-255.

<sup>1525</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 193.

<sup>1526</sup> SHD-V-M, BB 4-627, CA Leray au ministre de la Marine, VA Mackau, 15 janvier 1844.

<sup>1527</sup> SHD-V-M, BB 4-401, CV Halgan au ministre de la Marine, Mathieu-Louis Molé, 4 avril 1818.

<sup>1528</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 193.

Les modalités d'action des forbans occasionnels sont assez proches. Les habitants de ces côtes, pour la plupart des montagnards ou des pasteurs nomades, profitent de l'isolement d'un bâtiment échoué ou naufragé pour le capturer et le piller les armes à la main. L'attaque peut avoir lieu dans les eaux brunes, si le navire progresse lentement ou semble en difficulté. Sur les côtes du Rif, les pillages et l'attaque des navires désarmés — ainsi le *Three Sisters* en novembre 1848 — relèvent du pillage opportuniste comme de la récupération de matériaux divers<sup>1529</sup>. L'intensité ces prédations, auxquelles sont souvent associés le rapt des voyageurs, est faible ; leur fréquence est irrégulière. Assez active au milieu du siècle, ce qui trouble les places commerciales proches telles Gibraltar, à quelques heures de navigation du cap des Trois Fourches, la basse piraterie rifaine entre en sommeil par la suite pendant quatre décennies<sup>1530</sup>.

Loin de passer inaperçue, cette prédation tient une certaine place dans les rapports navals et consulaires. Durant les décennies 1840-1850, la lutte contre la piraterie revient périodiquement autant dans les instructions françaises de la station du Levant et dans celles que reçoivent les croiseurs britanniques. Ces consignes ne suscitent toutefois ni glose ni commentaire tant elles paraissent aller de soi<sup>1531</sup>. La déstabilisation de l'Italie centrale durant le printemps des Peuples entretient ainsi des rumeurs de piraterie occasionnelle dont les rapports consulaires et les instructions des stations se font l'écho. Le consul de France dans ce port signale ainsi, le 11 juillet 1848, de l'apparition d'un forban « dans les parages » du port de Civitavecchia où se trouvent une dizaine de navires dont cinq affrétés par le gouvernement français.<sup>1532</sup> Dans l'immense majorité des cas, l'insécurité criminelle est surtout localisée à l'Ouest sur les côtes rifaines et à l'Est dans les eaux de la Méditerranée orientale. Analysant parfois les causes de ces déprédations, les agents de l'État invoquent l'atavisme des populations arabes et balkaniques, mais également les séquelles d'une occupation ottomane, banalement jugée destructrice. La faible urbanisation comme la sous-administration des provinces périphériques tiennent une certaine place dans ce système d'explication. En effet, il s'agit, ni plus ni moins, de « zones grises » où la coutume légitime la guerre privée comme les activités prédatrices. Suivant leurs règles de gouvernement, les communautés rifaines sud-tunisiennes et sfakiotes tiennent le pillage ou le commerce des armes, comme des activités rémunératrices, licites et très honorables.

Aux embarras que pose cette basse piraterie qui réveille, en outre, de mauvais souvenirs, s'ajoute la crainte de voir réapparaître une forme de guérilla maritime durant les périodes de guerres civiles et étrangères. La question s'avère d'une particulière importance durant la crise d'Orient de 1853-1854 puis au commencement de la guerre de Crimée quand les sympathies pro-russes helléniques de la mer Ionienne jusqu'au Levant font, non seulement craindre une forme de course

<sup>1529</sup> Major general Elers Napier, *Life and Correspondance of Admiral Sir Charles Napier*, K.C.B., vol 1., Londres, Hurst and Blackett, 1862, p. 201-202.

<sup>1530</sup> Anonyme, « Maroc : Piraterie au Riff », *Revue Française de l'Étranger et des Colonies*, t. 21, 1896, p. 674 ; C. R. Pennell, « Dealing with Pirates : British, French and Moroccans, 1834-56 », *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 22, n°1, 1994, p. 54-83 ; P. Louvier, *La Puissance (...)*, op. cit., p. 223 ; 252.

<sup>1531</sup> SHD-V-M, BB 4-669, Ministre de la Marine, Amiral Desfossés, au CV Rigault de Genouilly, 6 mai 1850.

<sup>1532</sup> SHD-V-M, BB 3-648, Consul de France, (Civitavecchia), au ministre des Affaires étrangères, Marie-Alphonse Bedeau, 11 juillet 1848. Copie transmise au ministère de la Marine.

mixte, associant des croiseurs russes à des navires corsaires grecs, mais également la reprise d'une authentique piraterie hellénique, héritière des grandes déprédations des années 1820-1830.

#### **4. 2. Une menace prise au sérieux durant la guerre de Crimée : la guerre de course russo-hellénique**

La guerre de course est souvent associée au traité de Paris de mars 1856 qui introduisit dans le droit maritime international la prohibition de cette forme de petite guerre maritime quand elle était pratiquée par les armateurs privés<sup>1533</sup>. Cette mesure répondait, sans doute, à des aspirations anciennes, mais elle suivait aussi trois années d'inquiétudes, de rumeurs et de contre-mesures navales et diplomatiques. Dans un récent ouvrage consacré aux théâtres périphériques de la guerre dite de Crimée, Andrew Rath a rappelé que les activités corsaires russes ou menées pour le compte de la Russie avaient immédiatement préoccupé les autorités londoniennes et parisiennes. Pour parer à ce risque, les mesures navales et diplomatiques dans l'Atlantique, mais également le Pacifique furent, en 1853-1854, d'une certaine ampleur, étonnante si l'on songe à la stratégie toute défensive des Russes, moins toutefois au regard du potentiel maritime russe tel qu'on le devinait au début de la guerre, et de l'étendue considérable de ses fronts côtiers<sup>1534</sup>. Les archives de la station du Levant, les instructions ministérielles comme les rapports des croiseurs en mer Ionienne et Adriatique confirment le propos d'Andrew Rath. Alors même que les Alliés disposent d'une supériorité navale absolue en Méditerranée, l'éventualité d'une guerre de course n'est pas écartée avant le début du siège de Sébastopol, ce qu'illustre la veille constante des ports espagnols (Cadix), italiens et autrichiens (Livourne et Trieste), grecs enfin, Syra (Syros) étant l'objet d'une attention particulière. Les consuls et les agents des administrations navales suivent également de près ce qui se passe sur les principales voies commerciales en mer Égée comme dans l'Adriatique. Cette vigilance alliée tente de prévenir deux menaces associées et distinctes : la guerre russo-hellénique contre le commerce occidentale et turc d'une part, le trafic des armes et des munitions d'autre part<sup>1535</sup>.

Tandis que les flottes de la Baltique et de la mer Noire se replient vers leurs bases durant l'hiver 1853, la guerre surprend des navires de commerce russes dans les mers européennes. En mai 1854, Gibraltar signale leur présence près d'Alicante et suspecte, au-delà du détroit de Gibraltar, d'autres unités cherchant à passer en Méditerranée<sup>1536</sup>. Au tout début de la guerre, on signale également trois navires marchands russes à Trieste dont les éventuels mouvements sont suivis de près. Le 16 juin 1854, le ministre de la Marine signale, dans le port de Gênes, la présence de deux navires sous pavillon russe, le *Frithioff*, un trois mâts de 400 tonneaux, et la *Reine-des-Belges*, jaugeant 250 tonneaux. Cette présence préoccupe les Tuileries qui appréhendent la sortie de ces navires sous

<sup>1533</sup> BATESTI, I, p. 155-156.

<sup>1534</sup> Andrew C. Rath, *The Crimean War in Imperial Context, 1854-1856*, Londres, Palgrave Macmillan, 2016, p. 2-9.

<sup>1535</sup> Sur la pratique alliée du blocus effectif, Michèle Battesti a donné une récente analyse qui, alors ignorée de nous, a été inexploitée dans ce travail. M. Battesti, « Le blocus maritime de 1815 ... », art. cité, p. 39-42.

<sup>1536</sup> NA-Kew, WO 1-495, Général Gardiner à lord Newcastle, « *Return of dispatches addressed by Gibraltar to the Colonial Department* », 1<sup>er</sup> janvier 1855.

pavillon neutre, moins pour se livrer à la course, que pour embarrasser les arrières ottomans sur les côtes méridionales de l'Adriatique. Le 3 mars, la rue Royale signale ainsi le départ de l'un des trois navires mouillés à Trieste pour les côtes de la Dalmatie, afin d'y porter « des armes aux montagnards grecs<sup>1537</sup> ». Apprenant la tentative d'achat de ces navires par le consul général grec en Hollande, le ministre évoque l'éventuel succès de cette vente simulée qui permettrait aux Russes de récupérer ces navires après leur arrivée sous pavillon grec au Pirée, le royaume des Hellènes étant alors neutre mais pro-russe<sup>1538</sup>. Une semaine auparavant, la rue Royale signalait la vente de deux navires russes à Amsterdam, et demandait à les surveiller de près s'ils venaient à rallier les eaux grecques. La suspicion entourant les activités russo-grecques n'était pas récente. Dès 1852, l'hypothèse d'une guérilla maritime grecque réveille le souvenir des atrocités commises durant la guerre d'indépendance hellénique par les forbans grecs. La menace paraît d'autant plus vraisemblable que la Grèce du roi Othon souffre d'un brigandage endémique, et se trouve impliquée dans la guerre russo-grecque. Excitée par l'appel au djihad du sultan contre la Russie, le 4 octobre 1853, des bandes armées musulmanes venues des quatre coins de l'empire rejoignent les côtes proche-orientales et macédoniennes, où leur présence éveille des passions anti-chrétiennes et xénophobes. Parallèlement, les volontaires grecs, mais également ioniens et crétois pénètrent en Thessalie, en Macédoine comme en Épire en se jouant des forces navales ottomanes, et se livrent à une série de razzias et de contre-razzias<sup>1539</sup>. Dans ce contexte de guerre larvée turco-grecque, la grande inquiétude occidentale est de voir ouvrir un second front sur les Balkans occidentaux et réapparaître, en mer Égée, la piraterie hellénique profitant de l'apathie - complice - du gouvernement d'Athènes. Entre l'été 1852 et le printemps 1853, une forme de surveillance navalo-consulaire se met en place, non sans mal, pour surveiller le nord de la mer Égée<sup>1540</sup>. Cette veille se poursuit l'année suivante, particulièrement dans les semaines qui suivent le déclenchement officiel des hostilités entre les Franco-Britanniques et la Russie.

Au commencement de la guerre de Crimée, le royaume des Hellènes pose donc aux puissances alliées deux lourds soucis. Les envois de volontaires helléniques et de munitions au nord comme à l'ouest de la Grèce, par voie de terre et par voie de mer, font planer sur les périphéries européennes de l'empire ottoman un risque constant de déstabilisation. L'éradication de ces trafics d'armes devient donc une priorité absolue pour les Alliés. Parallèlement, du sud de l'Adriatique aux confins asiatiques de la mer Égée, plusieurs communautés « grecques », i. e. orthodoxes et hellénophones, sont suspectées de reprendre les traditions de brigandage maritime des années 1820. L'autonomie dont jouissent les populations grecques dans les îles ottomanes de l'Asie Mineure préoccupe également les Français et les Britanniques qui ne peuvent admettre l'interception des transports de vivres et de matériels faisant route vers les Détroits. Le 2 mai 1854, le chef d'état-major du

<sup>1537</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, « Extraits des dépêches du ministre de la Marine concernant la station du Levant », 23 mars 1854.

<sup>1538</sup> *Ibidem*, « Extraits des dépêches du ministre de la Marine concernant la station du Levant », 17 mars 1854.

<sup>1539</sup> Olivier Delorme, *La Grèce et les Balkans*, I, Points Seuil, p. 379 ; P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 160-161.

<sup>1540</sup> SHD-V-M, BB 4-689, Ministre de la Marine, Théodore Ducos, au VA baron de La Susse, 29 mars 1853 ; *ibidem*, Le même au même, 21 avril 1853 ; Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...), op. cit.*, p. 72.

commandant de la station du Levant signale dans un courrier privé l'embarras posé par la piraterie et les rumeurs de brigandage naval. dont nos « capitaines marchands ont une peur du diable<sup>1541</sup> ». La première priorité est de cartographier les zones les plus menacées. Dans les mois qui précèdent et suivent l'entrée en guerre des Franco-Britanniques, les croisières navales et le renseignement consulaire permettent de dresser une liste des navires suspects et des points les plus exposés à la basse piraterie. Le 8 mars, soit quatre jours avant l'entrée en guerre des Franco-Britanniques aux côtés de l'empire ottoman, la rue Royale rappelle au CA Le Barbier de Tinan les habitudes de piraterie des habitants de Caso (Kasos) à moins d'une journée de navigation de la Crète :

« Les habitants de Caso sont de très bons marins et de hardis pirates. Ils se gouvernent eux-mêmes en payant un léger tribut au divan de Rhodes. Ils possèdent une centaine de navires depuis 150 à 2 000 tonneaux (...). Ils sont pirates de père en fils, ils sont armés de couteaux et abordent les navires à l'ancre la nuit. Ils sont dévoués à la Russie et ne manqueront pas de saisir le manteau de la religion pour couvrir leur brigandage<sup>1542</sup> ».

Le 2 mai, une dépêche ministérielle revient sur la menace de cette basse piraterie, longeant les côtes et dont les bâtiments légers se tiennent en embuscade derrière une péninsule ou dans une rade foraine insulaire. Le 30 mai 1854, le chef de la station du Levant rapporte la venue dans l'île de Mykonos d'un navire sans papiers à bord dont le capitaine aurait installé un affût de canon pour « faire le pirate » près de Samos. Instruits par la rue Royale les stationnaires mettent en garde les officiels ottomans et grecs, fouillent les criques suspectes, multiplient enfin les pressions sur toutes les autorités locales<sup>1543</sup>. Il s'agit ici de faire plier la neutralité pro-russe des Grecs. La seconde priorité est, bien sûr, de détruire dans l'oeuf la course informelle et de rassurer les armateurs.

Une combinaison de mesures légales et navales désamorce, dans les semaines et les mois suivants, toute menace de relèvement de la course hellénique. Au tout début de la guerre, le représentant français à Athènes, averti du renforcement de la station du Levant, annonce au gouvernement grec la demande alliée de maintenir à l'ancre au port tous les navires de guerre du Royaume. Les deux capitales font également savoir qu'elles ne toléreront pas le transport des insurgés macédoniens depuis le territoire hellénique<sup>1544</sup>. L'établissement du navire-amiral de la station dans le port du Pirée où débarque un corps d'occupation franco-britannique donne aux Alliés d'importants moyens de pression sur la cour hellénique. Ces mesures ne peuvent toutefois faire cesser les kidnappings et les diverses violences dont les matelots et officiers français et anglais sont les victimes. Les instructions ministérielles libèrent le contre-amiral Le Barbier de Tinan d'une

<sup>1541</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-11, Commandant de Majoureau (CEM) au commandant Albert-Auguste Gicquel des Touches (*Mercure*), 2 mai 1854.

<sup>1542</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, « Copie d'une dépêche ministérielle adressée à M. le C. Amiral commandant en chef la Division du Levant », 8 mars 1854.

<sup>1543</sup> Cf. Annexe (Instructions communiquées au commandant du *Cerf*).

<sup>1544</sup> SHD-V-M, BB 4-682, Ministre des Affaires étrangères, Édouard Drouyn de Lhuys, à M. Forth-Rouen, 29 avril 1854.

lecture littérale du droit maritime à laquelle cet officier, énergique et hautain, n'aurait pas été prêt à se soumettre sans renâcler :

« L'Archipel<sup>1545</sup> et notamment le canal de Scio, le golfe de Scala Nova (auj. le golfe de Kusadasi) , les îles Forni (auj. Fourni) et de Mételin (Lesbos) seront fréquemment visités et vous vous entendrez avec les autorités locales, afin de poursuivre à outrance les pirates qui, profitant des circonstances actuelles, tentent de nouveau d'exercer leurs criminelles industries. De pareilles recherches seraient illusoires et ne vous conduiraient à aucun résultat, si vous vous renfermiez dans les règles ordinaires du droit international. Vous saisirez donc tout navire coupable de piraterie en dedans comme hors des limites des eaux territoriales et même dans les baies et ports de l'Archipel<sup>1546</sup> ».

Le mois suivant, le contrôle allié sur la Grèce s'exerce sur l'ensemble des navires de guerre grecs que le CA le Barbier de Tinan est autorisé à employer comme croiseurs en les confiant à des équipages français. Parallèlement, les autorités locales des Cyclades sont mises à demeure de signaler toutes les activités douteuses, sans quoi des indemnités seront exigées et levées. L'envoi dans les eaux grecques d'une grosse flottille de bricks et de corvettes complète la mise sous tutelle alliée du gouvernement hellénique. Des escortes se mettent en place durant le printemps. Par la suite, les incessantes patrouilles franco-britanniques, épaulées par les croisières autrichiennes et turques, vont et viennent au moindre bruit pour traquer toute prédation navale<sup>1547</sup>. En juin 1854, le navire de commerce français le *Mont-Liban* est poursuivi près de Lissa dans l'Adriatique par un « pirate grec » dont les manœuvres sont déjouées par un croiseur autrichien. En novembre de la même année, le *Héron*, chargé de la poursuite des pirates de l'Archipel, visite Samos et Shinoussa entre Naxos et Amorgos, où il détruit sept barques suspectes<sup>1548</sup>. En octobre, la traque du trafic d'armes est tenue pour un succès par le commandant de la station du Levant, qui recommande alors à ses subordonnés de faire preuve de discernement<sup>1549</sup>. La vigilance des autorités ne fléchit pourtant pas durant le siège de Sébastopol dont la résistance provoque la sympathie hellénique. Nommé en juillet 1855, le CA Jacquinet est invité à saisir « tout navire coupable de piraterie en dedans comme hors des limites des eaux territoriales du royaume<sup>1550</sup> ». Ces dispositifs sont encore appliqués en octobre de la même année pour traquer des *palikares* qui, ayant kidnappé deux officiers français aux portes du Pirée, avaient tenté de s'échapper par voie de mer<sup>1551</sup>. Les moyens importants de la

<sup>1545</sup> Les Cyclades et les Sporades.

<sup>1546</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, Ministre de la Marine, Théodore Ducos, au Contre-Amiral Le Barbier de Tinan, 11 mai 1854.

<sup>1547</sup> Ce dispositif contraignant de lutte asymétrique, familier des marines contemporaines, fut mis en place par la France, mais presque seule, contre les manœuvres russo-grecques après la bataille de Tchesmé et le retrait russe de la mer Egée. Cf. E. Olivier-Jégat, *Océans et marine française (...), op. cit.*, p. 248-258, 260-279.

<sup>1548</sup> *Ibidem*, Consul de France au ministre des Affaires étrangères, Alexandre Colonna Walewski, 28 novembre 1854. Copie au ministre de la Marine, Théodore Ducos.

<sup>1549</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-11, Commandant Huguet de Majoureau, CEM, au commandant Gicquel des Touches, 9 octobre 1854.

<sup>1550</sup> SHD-V-M, BB 4-726, Ministre de la Marine, Amiral Hamelin, au CA Jacquinet, 6 juillet 1855.

<sup>1551</sup> *Ibidem*, Le même au même, 30 octobre 1855.

station, totalisant alors dix navires, confirment la vigilance de la rue Royale qui appréhende un effondrement brutal de la monarchie grecque et l'embrassement des provinces du royaume.

#### 4. 3. Quelques prédatiions persistantes jusqu'à la fin du siècle dans les eaux est-égéennes et rifaines

Après la guerre de Crimée, les grandes puissances demeurent attentives aux diverses prédatiions de faible intensité qui surviennent le long des côtes les moins développées et les plus insoumises aux pouvoirs centraux dont elles relèvent. Comme par le passé, cette basse piraterie est attestée sur les côtes rifaines, sur les confins côtiers de la Régence de Tunisie et de la Libye, dans les Sporades du Sud mais également dans les golfes de Volos et d'Alexandrette. Tout au nord de la mer Égée, l'île de Thasos est le foyer d'une active baraterie sur laquelle les notables et les administrateurs ottomans ferment les yeux<sup>1552</sup>. Dans une large mesure, cette insécurité profite d'une situation juridique complexe. Si le modèle de l'État-nation progresse au second XIX<sup>e</sup> siècle en Méditerranée européenne et balkanique, il coexiste, en Afrique du Nord comme au Levant, avec d'autres systèmes ou pratiques issus des époques médiévale et moderne. Ainsi l'empire ottoman, multiconfessionnel et multinational, ne différencie pas « nation » de « confession », tandis que le royaume chérifien a pour monarque, un roi absolu de droit divin, dont l'autorité, inégale territorialement, est autant spirituelle, dynastique que tribale. La vraie difficulté diplomatique ne réside pas dans la singularité de ces régimes avec lesquels des liens réguliers existent depuis des siècles, sous une forme ou sous une autre, mais dans l'inégale autorité que ces États exercent *de jure* et surtout *de facto* sur leurs territoires périphériques<sup>1553</sup>. Après des siècles de dominations étrangères, italienne puis ottomane, certaines îles de la mer Égée disposent toujours, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, d'une autonomie administrative complète de droit — ainsi Samos — ou de fait<sup>1554</sup>. Avant 1869, l'île de Kasos, à l'extrême-est du *pachalik* de Rhodes, est administrée par les seuls notables insulaires.

Ces périphéries autonomes se font moins nombreuses dans la seconde moitié du siècle sous les effets combinés de l'occidentalisation des forces armées égyptiennes, ottomanes, puis marocaines, de la centralisation accrue des États comme des entreprises militaires coloniales françaises et britanniques<sup>1555</sup>. Au terme d'une épuisante campagne de trois années, l'armée ottomane vient ainsi à bout en 1868-1869 de l'insurrection chrétienne crétoise et couvre les régions insurgées d'un réseau de routes et de fortins reliés par fils télégraphiques<sup>1556</sup>. Une fois cette victoire durement acquise, le

<sup>1552</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant du *Salamandre*, 26 mai 1869.

<sup>1553</sup> G. Calafat, *Une mer jalouse (...)*, *op. cit.*, p. 282-283.

<sup>1554</sup> Arthur de Gobineau, « Akrivie Phrangopoulo (Naxie) », dans *Adélaïde, Mademoiselle Irnois, précédé de Souvenirs de voyage*, Union générale d'édition, 1982, p. 77.

<sup>1555</sup> Patrick Louvier, « L'occupation britannique de Chypre et la *Cyprus Police* (1878-1914) », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 133, 2013-1, p. 243-267.

<sup>1556</sup> Jean Ganiage, *Les origines du protectorat français en Tunisie (1861-1881)*, vol. 1, 1959, p. 121 ; 223-263 ; P. Louvier, « Les puissances navales européennes et la crise crétoise de 1866-1869 », art. cité, p. 321-341.

gouvernement remet alors en cause les privilèges administratifs et fiscaux des Sporades dont les protestations et les démonstrations sont rapidement maîtrisées par un appareil de fermeté. Ces efforts, irréguliers, butent néanmoins devant la médiocrité des infrastructures qui limitent la capacité de pénétration et les mouvements des bandes nomades. Percevant bien les suites fiscales désastreuses de toute pacification, les populations offrent aux groupes armés insoumis divers services, parfois contraints, parfois volontaires. Pour discrète qu'ils soient, la venue d'une division de vapeurs comme le débarquement de troupes ne passent jamais inaperçus. Les pêcheurs, les bergers et tous ceux qui hantent les montagnes et les lagunes font passer par un coureur rapide la nouvelle qui parvient aux villages proches comme aux bandes armées en quelques heures. L'esquive des bandes menacées est une première réponse. Leur départ précipité et leur repli dans un canton reculé met en quelques heures les « brigands » à l'abri des représailles quitte à laisser quelques comparses aux mains des forces débarquées. Le risque de liquider les personnes kidnappées est assez grand en Grèce continentale pour décourager ces vaines descentes côtières<sup>1557</sup>. Le contrôle étatique des « zones grises » est également compromis par les difficultés politiques et financières qui sont parfois d'une telle violence qu'elles mettent à mal l'unité du pays, ainsi en Tunisie en 1864. Durant les deux décennies qui précèdent l'occupation du Sud tunisien, les confins méridionaux du royaume beylical sont tenus pour une zone autonome. Dans le Sahel tunisien, mais également dans le Rif, comme en Crète, la contrebande d'armes et de poudres dont Marseille, le Pirée et La Valette sont les *emporia*, permet aux tribus de renouveler leur arsenal<sup>1558</sup>. À ces difficultés et contradictions internes, s'ajoutent enfin les ingérences étrangères, étatiques et diasporiques, qui, ralentissent, voire contredisent, l'entreprise de domestication des « zones grises ». Avec la complicité tacite du gouvernement colonial britannique, Malte anime, à la fin du siècle, une active contrebande en armes légères et en munitions vers Tripoli et l'extrême-sud du Protectorat où ce flux entretient les moyens de résistance de la « dissidence » tunisienne. La guerre italo-turque de 1911-1912 ranimera ces filières cette fois en direction de la Libye en débarquant armes et munitions à l'extrême-sud du golfe de Gabès et dans les environs de Zarzis<sup>1559</sup>.

Dans ces conditions, le brigandage maritime subsiste fort longtemps. Au début des années 1870, les consignes des services hydrographiques nord-américains sont toujours de naviguer à plus de 12 milles nautiques des côtes rifaines et de se méfier de tout bâtiment indigène non ponté. Non sans raison comme le montre une célèbre affaire de pillage survenue en 1896<sup>1560</sup>. Jusqu'au tout début des années 1880, les Arabes de Zerzis mènent des raids navals contre Djerba et le pachalik de

<sup>1557</sup> Mais l'on sait que couper le tronc des oliviers séculaires est une affaire longue.

<sup>1558</sup> Les pays disposant pourtant des moyens policiers et militaires les plus importants, ainsi la France, ne sont pas à l'abri de ces mouvements illicites. Au début de la décennie 1870, les trafics d'armes transpyrénéens, dynamisés par la seconde guerre carliste, et de part et d'autre des frontières algéro-tunisiennes montrent des frontières bien poreuses où les acheteurs disposent de complicités, de relais et de gros moyens financiers et logistiques.

Vicomte de Vallat, chargé d'affaires à Tunis au duc de Broglie, ministre des Affaires étrangères, 29 octobre 1873, *Affaires étrangères, Documents diplomatiques, Affaires de Tunisie (1870-1881)*, Paris, Imprimerie nationale, 1881, p. 26-28 ; Vincent Carmendia, « Notes sur la présence carliste en Aquitaine à l'époque de la seconde guerre carliste », *Bulletin Hispanique*, t. 96, n° 2, 1994, p. 445.

<sup>1559</sup> BB 7 (SHD-V-M, BB 7 - 161, Pochette « Guerre Italo-Turque » (1911-1912) ; J.-F. Martin, *Histoire de la Tunisie contemporaine de Ferry à Bourguiba, 1881-1956*, Paris, L'Harmattan, 1993, p. 62-63.

<sup>1560</sup> Anonyme, « Maroc : Piraterie au Riff », *Revue Française de l'Étranger et des Colonies*, t. 21, 1896, p. 674.

Tripoli<sup>1561</sup>. Trois décennies plus tard, des bandes de Khroumires proches du fortin de Tabarka dépècent l'*Auvergne*, un cargo naufragé le 26 janvier 1878, en se moquant bien des mises en garde des autorités beylicales, avant que la venue d'une forte troupe, des agents consulaires et d'un navire de guerre arrête un pillage pour ainsi dire consommé et nullement repentant<sup>1562</sup>.

## 5. Sous le regard des médecins : une cartographie nuancée de l'insécurité sanitaire

Les officiers de santé ont collecté sur les territoires méditerranéens une masse inégale, mais touffue d'informations tant environnementales que sanitaires, sociales et culturelles. Pour une part, cette connaissance provient de lectures. Outre les thèses et les articles médicaux, les chirurgiens de marine peuvent consulter les archives du conseil de santé des ports de guerre où sont rassemblés les statistiques et les rapports transmis par les médecins des hôpitaux de la Marine et des bâtiments de l'État « en fin de campagne ». Les écrits des médecins militaires en garnison en Corse comme en Algérie, et de ceux qui ont pris part aux expéditions d'Espagne et de Morée sont également mis à contribution par leurs homologues de la Marine pour certaines questions spécifiques comme le paludisme. Tous les officiers recourent enfin aux traités d'hygiène militaire et navale. Les plus zélés enfin consultent les topographies médicales parues en France ou traduites de l'anglais et de l'allemand<sup>1563</sup>. N'exagérons pas cette mobilisation savante qui suppose des loisirs, dont sont largement dépourvus les officiers de santé embarqués ou servant outre-Mer<sup>1564</sup>. Modelée bien sûr par les grandes doctrines médicales et sanitaires apprises aux écoles de santé navales dont l'hygiénisme est la moins contestée, l'appréhension du monde est tout d'abord empirique.

Leurs fonctions donnent, en effet, aux officiers de santé l'occasion de se rendre à terre pour surveiller la qualité des achats de vivre fraîche, mais aussi pour renouveler les produits de base de leur coffre à médicaments. Leurs promenades dans les jardins des ceintures maraîchères des ports, durant lesquelles ils glanent les simples, sont autant d'occasions de voir la périphérie des villes. S'ajoutent enfin les diverses anecdotes entendues au carré de la bouche des officiers navigants, des commissaires, sans oublier ce que les marins disent et confient « à leur » major lors d'une consultation. La collecte réglementaire des données météorologiques et parfois quelques analyses au microscope, fort rares avant 1870, complètent cette collecte de données *in situ*. Au terme de plusieurs mois de croisière ou de stationnement, ce rassemblement d'avis, d'observations personnelles et de statistiques atmosphériques donne donc aux officiers de santé les matériaux

---

<sup>1561</sup> SHD-V-M, BB 3-797, Ministre des Affaires étrangères, Napoléon Daru, au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 12 février 1870.

<sup>1562</sup> Sur cette affaire assez célèbre : Ministère des Affaires étrangères, *Documents diplomatiques, Affaires de Tunisie (1870-1881)*, Paris, Imprimerie nationale, 1881, p. 107-119.

<sup>1563</sup> Anatole Ponty, *Relation médicale de la campagne de l'Aviso à vapeur Le Surcouf dans le golfe Persique du 22 février au 29 avril 1864*, thèse de médecine, Montpellier, 1867, p. 40.

<sup>1564</sup> Docteur J. Moursou, « De la fièvre typhoïde à bord des navires de la marine de l'État particulièrement dans les pays chauds », *Archives de Médecine Navale*, Février 1885, t. 48, p. 81-85.

nécessaires à la rédaction d'une topographie médicale<sup>1565</sup>. Les conditions d'observation sont particulièrement favorables en Méditerranée orientale où le stationnement d'un croiseur dure rarement moins de 18 mois. Les habitudes et les traditions philanthropiques de la Marine amènent en effet les officiers de santé à visiter les dispensaires que tiennent les congrégations hospitalières catholiques comme les hôpitaux locaux, où ils s'entretiennent avec leurs homologues, européens ou non. Servant sur le *Lancier*, le médecin de 2<sup>e</sup> classe Eydoux rapporte avoir obtenu de ses confrères français établis au Caire les renseignements les plus divers sur l'ophtalmie d'Égypte<sup>1566</sup>. Ces échanges sont communs. Les médecins civils, mais également les religieuses chargées des dispensaires, décrivent aux médecins débarqués les conditions sanitaires locales, mais également les habitudes alimentaires et culturelles des sociétés orientales. Ayant l'occasion de rester un mois entier dans une zone où prévaut le bouton d'Orient, une leishmaniose cutanée dont l'étiologie est alors incomprise, Anatole Poney observe *de visu* les diverses étapes de cette ulcération. Le major enregistre également les avis de confrères civils. « M. le D<sup>r</sup> Dutueil, savant médecin français résident » lui suggère ainsi de voir dans le bouton une forme d'impétigo<sup>1567</sup>. Ce sont également par leurs pairs français ou non que les médecins apprennent les pratiques des médicastres et des guérisseurs indigènes.

Cette expérience personnelle, plus ou moins poussée suivant l'âge et le zèle des médecins, permet, à des échelles souvent réduites, de composer une géographie médicale locale, plus rarement régionale, qui s'inscrit dans un genre bien connu, et très en vogue avant la révolution pasteurienne - la topographie médicale - et dans une trame de savoirs, néo-hippocratiques, et de débats, particulièrement sur l'acclimatement européen dans les pays chauds<sup>1568</sup>.

### 5. 1. Leçons et applications navales de la topographie médicale

Émergeant au second XVIII<sup>e</sup> siècle, la topographie médicale délimite les territoires selon des critères climatiques assez vagues (« zones chaudes », « froides »), mais également sociaux et sanitaires, ce qui suppose un exposé des traits orographiques, hydrographiques, végétaux, éoliens d'un territoire en associant parfois la description physique et « morale » de ses populations<sup>1569</sup>. Connaissant après l'ère révolutionnaire un second souffle, l'entreprise — que l'on nommera dès le milieu du siècle géographie médicale — participe à la médicalisation raisonnée du monde européen et non-européen<sup>1570</sup>. La zonation des territoires européens et non-européens par les pathologies

<sup>1565</sup> SHD-V-M, CC 2 957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 21, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Émile Villette, Rapport médical de l'hôpital du Pirée, 1855, 14 janvier 1856.

<sup>1566</sup> Joseph-Toussaint-Alexandre Eydoux, *Essai sur l'ophtalmie d'Égypte*, thèse de médecine, Montpellier, 1831, p. 18.

<sup>1567</sup> A. Ponty, *Relation médicale (...)*, *op. cit.*, p. 41.

<sup>1568</sup> M. -F. Rofort, *La topographie médicale (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 24.

<sup>1569</sup> Mirko Drazen Grmek, « Géographie médicale et histoire des civilisations », *Annales. Economie, sociétés, civilisations*, 18<sup>e</sup> année, n°6, 1963, p. 1071-1097 ; M. -F. Rofort, *La topographie médicale (...)*, *op. cit.* t. 1, p.19-23.

<sup>1570</sup> Michael A. Osborne, « The Geographical Imperative in Nineteenth-Century French Medicine », *Medical History*, vol. 4, n° 20, 2000, p. 36 et 42.

endémiques et par leurs traits sanitaires est une entreprise considérable où les médecins français et francophones, tels le Suisse Lombard, tiennent une place éminente. Dans une perspective néo-hippocratique, ils exposent les liens de causalité reliant l'environnement industriel ou portuaire aux pathologies locales<sup>1571</sup>. Pour les médecins de la Marine, l'effort descriptif, mais également explicatif, est d'autant plus justifié que les navires de l'État ne sont plus perçus comme des foyers d'épidémie, mais comme les vecteurs de maladies transportées puis importées<sup>1572</sup>. Présentant en 1845 le grand projet de cartographier les grandes zones maritimes fréquentées par les marins français Évariste Bertulus, professeur d'hygiène navale à Marseille et ancien médecin de la Marine, distinguait trois ensembles en les reliant à des pathologies spécifiques<sup>1573</sup>. Inachevé, son travail est repris par les médecins de la Marine des décennies suivantes sous la forme de topographies médicales ultra-marines ou coloniales. Sous le Second empire, les traits sanitaires des principales zones d'action ultra-marines des forces navales et militaires sont bien identifiés. Le Sénégal et les colonies européennes proches (Gambie) sont ainsi perçus comme des régions exemplaires de la « zone chaude », c'est-à-dire tropicale, à double saison, et dont les pathologies endémiques sont des fièvres paludéennes, d'une particulière intensité, le pian et le ver de Guinée<sup>1574</sup>. La zone caraïbe comme les territoires océaniques sont appréhendés comme des espaces régionaux singuliers que leurs climats et leurs maladies endémiques — le pian — distinguent des autres régions tropicales. Tous les climats dits chauds enfin, sont marqués par la virulence de certaines atteintes universelles, mais qui, sous les tropiques, sont à la fois plus fréquentes et plus graves. Ainsi le paludisme, ainsi la lèpre, ainsi le tétanos et la plupart des infections<sup>1575</sup>. Comme tous les territoires parcourus par les forces armées nationales, les espaces méditerranéens, qu'il soient urbains, insulaires et continentaux, n'ont pas échappé à l'attention de la topographie médicale navale dont les premiers écrits datent du Premier Empire.

Avec la colonisation de l'Algérie, qui fait suite aux expéditions d'Égypte et de Morée, les marins disposent d'une masse de données auxquelles ils peuvent confronter les topographies des médecins de l'Armée déployés dans les mêmes régions, mais également en Italie, en Corse comme en Espagne au hasard des affectations de leurs garnisons et des campagnes de l'Empire et de la Restauration. À cette expérience intime et diversifiée des mondes méditerranéens, s'ajoute également la connaissance directe des mondes tropicaux et intertropicaux, qui, redécouverts après 1815, donnent aux médecins de marine, alors seuls appelés à servir outre-mer, une vue complète sur

---

<sup>1571</sup> M. D. Grmek, « Géographie médicale (...) », art. cité, p. 1073-1074 ; 1079-1080.

<sup>1572</sup> Évariste Bertulus, *L'Hygiène navale dans ses rapports avec l'économie politique, commerciale, et avec l'hygiène publique*, Marseille, 1845, p. 9-10.

<sup>1573</sup> *Ibidem*, p. 18-20.

<sup>1574</sup> À titre d'exemple : F. Martinea, *Considérations sur la topographie médicale et les maladies de la côte occidentale d'Amérique*, thèse de médecine, Montpellier, 1849 ; Jacques Henri Mahé, *Étude sur les maladies endémiques au Sénégal et à la côte occidentale d'Afrique*, thèse de médecine, Montpellier, 1865.

<sup>1575</sup> Jean-Charles Moinet, *De l'influence des climats chauds sur le traumatisme chez l'Européen*, thèse de médecine, Montpellier, 1866.

les grandes aires climatiques<sup>1576</sup>. Familier de la zone des Antilles où il a navigué, ayant beaucoup échangé avec ses homologues, l'hygiéniste Évariste Bertulus se proposait en 1845 de consacrer une partie entière aux « zones les plus malsaines du littoral méditerranéen » dans sa future (et jamais réalisée) topographie médicale des zones maritimes<sup>1577</sup>. Vingt années plus tard, alors que plusieurs thèses ont rassemblé les matériaux d'un tel travail, toutes les conditions pour un travail synthétique sont donc réunies d'autant plus que l'institution, par la voix d'un professeur de médecine de Brest, Le Roy Le Méricourt, rédacteur des *Archives de Médecine Navale*, encourage la constitution d'une sorte de « pilote médical du littoral du monde entier<sup>1578</sup> ». Cette ambition n'est pas démesurée en Méditerranée dont la singularité bio-climatique est précocement perçue par les médecins de marine.

### 5. 1. 1. Une conscience précoce de la singularité méditerranéenne

Sous la Restauration, ces derniers ont précocement reconnu le monde méditerranéen comme un espace naturel singulier qui, au-delà de certaines similitudes thermiques et saisonnières avec les Antilles ou l'Afrique, était résolument distinct des « pays chauds » ou tropicaux, mais également des autres régions de l'Europe occidentale<sup>1579</sup>. La conscience navale de la singularité méditerranéenne s'est probablement diffusée grâce aux liens que les officiers de santé, mais également les hydrographes naturalistes comme les responsables du jardin de l'arsenal de Toulon, entretiennent avec les botanistes qui, les premiers, perçoivent l'existence d'une région bio-climatique méditerranéenne<sup>1580</sup>. Au milieu du siècle, la similitude des conditions environnementales enveloppant l'aire méditerranéenne est devenue d'une telle évidence, qu'elle est à peine rappelée dans les thèses de médecine contemporaines et postérieures<sup>1581</sup>. En février 1855, le médecin Charles Coquerel se réjouit de voir en Algérie (« ce beau pays ») une végétation toute méridionale— des myrtes et des genêts jaunes —, mais dont la floraison, « sous un soleil magnifique », avait deux mois d'avance sur le Midi<sup>1582</sup>. Rien ici de bien singulier. Six années plus tard, Alphonse Daudet fera cette même expérience des similitudes climatiques, mais également urbaines, entre la Provence et la

<sup>1576</sup> À titre d'exemple, la thèse de médecine que soutient Charles-Polydore Forget (1800-1861). Ce dernier y rassemble des études de cas et des « leçons » acquises lors de ses navigations en Méditerranée occidentale, aux Antilles et dans les eaux ponantaises. Ce type d'expérience nautique est commun sous la Restauration, où les intérêts coloniaux et commerciaux sont concentrés dans l'Atlantique Nord et la Méditerranée.

Cf. Charles Forget, *Précis des influences de la navigation sur le physique et le moral de l'Homme*, thèse de médecine, Paris, 1828.

<sup>1577</sup> É. Bertulus, *L'Hygiène navale (...)*, *op. cit.*, p. 19.

<sup>1578</sup> A. Le Roy le Méricourt, 1864, cité par M. -F. Rofort, *La topographie médicale (...)*, *op. cit.* 1, p. 53 ; M. A. Osborne, « The Geographical (...) », art. cité, p. 36-37.

<sup>1579</sup> Sur la proximité bio-climatiques initialement supposée entre les colonies tropicales et les îles occidentales de la Méditerranée, on consultera l'étude fouillée de Francis Pomponi sur les projets coloniaux des années 1770-1800 : F. Pomponi, « Les îles du bassin occidental de la Méditerranée (...) », art. cité, p. 1-32

<sup>1580</sup> C. Barniaudy, *Habiter au gré des vents (...)*, *op. cit.*, p. 222.

<sup>1581</sup> Charles Berger et Henri Rey, *Répertoire bibliographique des travaux des médecins et des pharmaciens de la marine française 1698-1873, suivi d'une table méthodique des matières*, Paris, J. B. Baillièrre et fils, 1874, p. 57-58. (par la suite BERGER-REY).

<sup>1582</sup> COQUEREL, p. 183.

côte algérienne<sup>1583</sup>. La pharmacie du bord, qui, jusqu'à l'extrême fin du siècle abonde en produits végétaux séchés, distillés ou macérés, est une éclatante illustration de la communauté biologique de l'aire méditerranéenne. Si le mastic de Chios, bien connu des marins de la station du Levant, est un produit indigène d'une qualité insurpassable, le lentisque pistachier, dont est extrait le mastic, est un arbre commun en Méditerranée. Ses branches, ses fruits comme sa résine sont en effet employés à des fins alimentaires et sanitaires en Afrique du nord comme en Espagne<sup>1584</sup>. La sauge, le thym, l'aconit, la menthe, le sureau, qui servent à toutes sortes d'usages à bord, sont des plantes que l'on retrouve sur tout le pourtour méditerranéen<sup>1585</sup>. Quant aux médicaments proprement exotiques, ce sont surtout les Amériques et l'Asie qui les fournissent aux pharmaciens. Le *cannabis indica*, expérimenté par un médecin en Égypte en 1848 pour combattre de vives douleurs gastriques, n'est nullement proche-oriental ; sa culture comme ses usages médicaux couvrant tout le monde sud-est asiatique<sup>1586</sup>. L'ipéca comme le quinquina, essentiels aux navigations ultra-marines comme aux expéditions coloniales, proviennent enfin d'Amérique du Sud.

Alors que toutes les conditions sont réunies pour faciliter une approche globale voire régionale de l'espace méditerranéen, les officiers de santé navale ne produisent pas de topographie médicale de l'espace méditerranéen ni même de ses principaux bassins. Non seulement la Méditerranée ne fait l'objet d'aucune notice ou développement propre dans les dictionnaires et les manuels d'hygiène, mais ni les thèses de médecine soutenues par un cadre de santé navale, ni les articles de géographie médicale n'envisagent une approche distincte ou conjointe des deux bassins méditerranéens<sup>1587</sup>. Que le projet ait été envisagé ne fait guère de doute, mais sans dépasser le cadre d'un essai ou d'une annonce. Soutenue en 1827, la thèse d'Amédée Lefèvre sur la topographie médicale de la Méditerranée orientale, n'a pas eu de suite ni d'équivalent pour les mers occidentales méditerranéennes<sup>1588</sup>. Se proposant, en 1845, de traiter dans une partie distincte d'une géographie médicale maritime les « contrées les plus malsaines du littoral méditerranéen », un enseignant d'hygiène navale, Évariste Bertulus, nomme surtout les côtes asiatiques et ne semble considérer la Méditerranée qu'en envisageant la malaria, évoquée en ces termes : « les contrées les plus malsaines du littoral méditerranéen, telles que : l'Égypte, la Syrie, l'Asie mineure, Constantinople, certain points de l'Archipel, de la Grèce, des îles de Corse et de Sardaigne, de l'Algérie etc.

<sup>1583</sup> M. Boruta, « De la méridionalité (...) », art. cité ; <http://journalsopenditin.org/cdlm/7320>.

<sup>1584</sup> Jean-Pierre Farganel, « Le mastic de Scio vu par les voyageurs européens aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles », dans CNRS (Centre Régional de Publication, Marseille), *Herbes, Drogues et Épices en Méditerranée*, Paris, éditions du CNRS, 1988, p. 139-154.

<sup>1585</sup> Jean-Louis Miège, « La route méditerranéenne de l'opium au XIX<sup>e</sup> siècle », *ibidem*, p. 23-33.

<sup>1586</sup> M. Willemin, « Note sur l'épidémie de choléra de 1848 en Égypte et sur les effets salutaires du principe actif du *cannabis indica* », Note lue devant les membres de l'Académie de médecine de Paris, 17 octobre 1848, et retranscrite dans le *Journal de médecine, de chirurgie et de pharmacologie*, 7<sup>e</sup> année, vol. 8, Bruxelles, 1849, p. 87-88. Extrait de la note citée par Benoît Pouget, « *Un choc de circulations* », (...), *op. cit.*, p. 389.

<sup>1587</sup> M. -F. Rofort, *La topographie médicale (...)*, *op. cit.*, t. 1., p. 88.

<sup>1588</sup> Amédée Lefèvre, *Observations sur les maladies les plus fréquentes du Levant*, thèse de médecine, Montpellier, 1827.

etc.<sup>1589</sup> ». Cette étude transméditerranéenne ne sera jamais menée toutefois ni même esquissée. La consultation des thèses de géographie médicale soutenues à Montpellier par des médecins de marine n'indique aucune vue générale ni même régionale de l'espace méditerranéen à l'exception notable du travail d'Amédée Lefèvre qui couvre tout le bassin oriental. Les thèses ultérieures portant sur la même aire se limitent en revanche à des villes comme à des régions bien distinctes : les côtes du Proche-Orient, l'Égypte, les Cyclades, le Nord de la mer Égée et la zone des Détroits. Publié en 1876, le répertoire Berger-Rey des travaux des médecins et des pharmaciens de la Marine confirme l'absence d'une perspective globale. Les entrées de la table des matières thématiques se rapportent à des sous-espaces, tels le Levant et l'Italie, mais la Méditerranée n'est jamais envisagée dans son ensemble. L'entrée « Mer Méditerranée et mer Noire » ramène en effet le lecteur aux travaux consacrés aux crises sanitaires subies en mer Noire durant la guerre de Crimée ou désigne le Levant<sup>1590</sup>.

### 5. 1. 2. Une impossible géographie médicale

Trois raisons ont milité contre l'invention d'une géographie médicale et d'une anthropologie méditerranéenne et, de manière générale, ont prévenu l'émergence d'une géographie médicale maritime.

#### a. Une mosaïque d'espaces maritimes

La première est dictée par l'expérience nautique. L'identité environnementale méditerranéenne est nuancée, parfois gommée par des singularités locales et régionales qu'induisent le relief, les vents dominants, enfin la latitude. Si la Méditerranée est bien climatiquement « une » de la Provence à la Sicile et de la Calabre à l'Attique, les rivages du nord de l'Adriatique, la zone des Détroits, comme les côtes riveraines de la mer Libyque ont des environnements bio-climatiques très distincts les uns des autres. La conscience de ces différences, bien connues dès les premières décennies du siècle, est enrichie par les entreprises savantes menées alors au Levant comme en mer Noire. En 1820, l'EV Dumont d'Urville note le retard de croissance des plantes collectées autour de Constantinople et qu'il avait « déjà observées en pleine fleuraison en Provence », avant de comparer la flore des Détroits à celle de la France continentale, une observation qui ponctue de nouveau ses tableaux des côtes abkhazes<sup>1591</sup>. Parvenant en Crimée, le temps brumeux, à la fin du printemps, comme la monotonie steppique de l'arrière-pays confirment l'impression d'étrangeté d'une mer singulière dont le climat « qui est réputé très-beau », ne peut être comparé « à celui de la Grèce ou de la Provence<sup>1592</sup> ». Les médecins de marine comme les officiers navigants qui briquent les Détroits pendant la crise de Syrie de 1839-1840, et surtout durant et après la guerre de Crimée se

<sup>1589</sup> C'est nous qui soulignons. E. Bertulus, *L'Hygiène navale (...), op. cit.*, p. 19.

<sup>1590</sup> BERGER-REY, p. 262-282.

<sup>1591</sup> M. D'Urville, « Seconde relation (...) », art. cité, p. 153 et 160.

<sup>1592</sup> *Idem*, « Première relation (...) », art. cité, p. 13-14.

familiarisent, non sans mal, avec ces hivers semi-continentaux. « Des pluies continuelles », rapporte le chirurgien Moisson en 1861, « depuis la fin d'Octobre jusqu'au mois de Janvier », avant que la neige et la glace n'accompagnent des minima nocturnes de - 6 voire - 8° C, le thermomètre ne remontant qu'une heure ou deux à 0 ° en journée<sup>1593</sup>. L'ancien directeur de l'hôpital de Thérapie, Arneaud détaille longuement en 1858 les hivers froids et neigeux du Bosphore<sup>1594</sup>. Dans ces conditions, la comparaison des espaces méditerranéens et tropicaux - ainsi l'Égypte et Saint-Domingue au tout début du siècle — est ponctuelle et porte toujours sur les pays du Levant<sup>1595</sup>. L'été, sur les côtes du Liban, « l'ardeur du soleil, des températures ne le cèdent point à celles des pays chauds<sup>1596</sup> ». Mais il s'agit ici de donner une échelle de la chaleur ressentie. Jamais, les médecins de marine ne pensent à la Méditerranée, même méridionale et levantine, quand ils envisagent l'influence organique et sanitaire des climats les plus chauds<sup>1597</sup>. Espace intermédiaire placé entre plusieurs zones climatiques et trois continents, la Méditerranée n'est donc pas et ne peut donc pas être appréhendée « en bloc » à la différence de l'Océan Indien, de l'Afrique occidentale, de l'aire caraïbe<sup>1598</sup>.

Aux fortes différences locales climatiques distinguant le nord et le sud du bassin occidental et les mers adriatique et levantines, s'ajoute l'appréhension fine, à grande échelle, des reliefs et des vents locaux. Ayant visité la Crète avant 1849, un médecin civil distingue fort justement les zones paludéennes des plaines littorales, les replats montagneux marécageux des zones qui, sans cours d'eau et privées de sources, sont préservées des fièvres paludéennes. La force des vents ou, bien au contraire, leur douceur, leur provenance enfin produisent des conditions de vie très différentes. « Si, au lever de la canicule, il survient des pluies, et que les vents étésiens qui soufflent du nord-est ne manquent pas d'arriver, continue le même médecin, on peut espérer que les maladies finiront et que l'automne sera saine (sic) <sup>1599</sup>». Toujours inspirée d'Hippocrate, cette variété éolienne, dont les médecins soulignent le rôle dans le transport des pathologies ou leur apaisement, fait obstacle à la conceptualisation sanitaire globale de la Méditerranée<sup>1600</sup>.

<sup>1593</sup> SHD-V-CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 51, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Moisson (*l'Euménide*), Rapport médical de fin de campagne 1860-1861, 17 octobre 1861.

<sup>1594</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 35, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Arneaud à l'Inspecteur Général du Service de Santé de la Marine Quoy, 31 janvier 1858.

<sup>1595</sup> Roberto Zaugg et Andrea Graf, « Guerres napoléoniennes, savoirs médicaux, anthropologie raciale. le médecin militaire Antonio Savaresi entre Égypte, Caraïbes et Italie », *Histoire, médecine et santé*, 10, 2016, p. 17-43.

<sup>1596</sup> SHD-V-M, CC 2-957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 21, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Émile Villette, « Rapport médical de l'hôpital du Pirée, 1855 », 14 janvier 1856.

<sup>1597</sup> Cf. J. -C. Moinet, *De l'influence des climats chauds sur le traumatisme chez l'Européen*, *op. cit.*.

<sup>1598</sup> J. -H. Mahé, *Étude sur les maladies endémiques au Sénégal (...)*, *op. cit.*, p. 34-35 ; M. -F. Rofort, *Les topographies médicales. (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 154-246.

<sup>1599</sup> J. S. I. Vaume, *De l'affection paludéenne continue en Crète*, thèse de médecine, Montpellier, 1849, p. 5.

<sup>1600</sup> Nous suivons ici l'analyse que notre collègue Clément Barniaudy donne de la lecture croisée des Vents d'Hippocrate et de ses analystes les plus récents. Cf. C. Barniaudy, *Habiter au gré des vents(...)*, *op. cit.*, p. 165-166.

## b. Pas de pathologie commune à l'aire méditerranéenne

La seconde impossibilité de constituer une géographie médicale régionale tient à l'absence d'une pathologie endémique, c'est-à-dire commune à l'aire méditerranéenne. Cantonnée à l'Égypte comme au golfe Persique au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la peste se trouve définitivement identifiée à ces territoires lointains, bien que les voyageurs la soupçonnent aux portes de l'Adriatique<sup>1601</sup>. Aucune des pathologies dermatologiques affectant certains territoires proche-orientaux ou nord-africains n'est jugée commune à l'aire méditerranéenne. Certes les leishmanioses cutanées locales, tels le bouton d'Alep, le clou de Biskra et le bouton de La Canée, sont associées bien avant que leur commune étiologie ne soit certaine<sup>1602</sup>. L'aire de diffusion de ces atteintes est notoirement plus vaste toutefois que la Méditerranée arabo-musulmane puisqu'elles sont rapportées, au milieu du siècle, à des pathologies océaniques. Les « boutons » et « clous » sont en outre rapprochés, à juste titre, du *kala azar* indien. Une fois l'étiologie de ces pathologies connue au début du XX<sup>e</sup> siècle, le foyer méditerranéen, particulièrement italien et tunisien, fait l'objet d'une attention particulière, mais sans remettre en cause l'universelle présence des leishmanioses cutanées dans les pays de la zone intertropicale. Ni la lèpre, qui touche l'aire égéenne jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, ni l'éléphantiasis, attestée au Proche-Orient comme en Égypte, ne s'étendent enfin sur toute l'aire méditerranéenne. Sont-elles même endémiques ? Bien des voyageurs européens le pensent sans aucun doute, tant la pathologie de l'Orient est un poncif du premier âge industriel<sup>1603</sup>. Ayant assez longuement arpenté la Crète, le médecin du *Solon* visite à La Canée quelques villages où ont été regroupés un millier de lépreux. S'entretenant avec le médecin du dispensaire ottoman, un Danois au service de la Porte, l'officier de santé fait siennes les conclusions de son confrère penchant pour une pathologie non contagieuse et de nature héréditaire<sup>1604</sup>. Rien ici que de banal, la contagiosité de la lèpre n'étant plus alors admise par les spécialistes. Touchant en priorité les régions tropicales, la lèpre n'est pourtant pas une maladie des pays chauds. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la Scandinavie comme l'Islande souffrent notoirement d'atteintes dermatologiques gravissimes dont l'étiologie dérange la zonation pathologique<sup>1605</sup>. La malaria a-t-elle été enfin perçue par certains comme un mal régional ? « Je m'occuperai de l'hygiène navale dans les contrées les plus malsaines du littoral méditerranéen », avait écrit en 1845 Évariste Bertulus, avant de citer parmi les pays paludéens :

<sup>1601</sup> Athanasios Barlagiannis, *Hygiène publique et construction de l'État grecs, 1833-1845 : la police sanitaire et l'ordre public de la santé*, thèse d'histoire, soutenu sous la direction de Patrice Bourdelais, EHESS, Paris, Juin 2017, p. 522-531.

<sup>1602</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. X (1834-1864), n° 4, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, Joseph Faye, Major du *Triton*, 15 janvier 1838.

<sup>1603</sup> Sarga Moussa, *La relation orientale. Enquête sur la communication dans les récits de voyage en Orient (1811-1861)*, Klincksieck, coll. « Littérature des voyages », 1995, p.74-75.

<sup>1604</sup> Le médecin ne compare pas ce groupe aux cagots des Pyrénées, auxquels on pense en lisant son rapport. SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 20, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Paul Bertrand, Rapport de fin de campagne, 15 juillet 1859.

<sup>1605</sup> Baron Alibert, *Clinique de l'hôpital saint-Louis ou traité complet des maladies de la peau*, B. Cormon et Blanc, 1833, p. 218.

« l'Égypte, la Syrie, l'Asie Mineure, Constantinople, certains points de l'Archipel, de la Grèce, des îles de Corse et de Sardaigne, de l'Algérie, etc. etc. ». Mais cette liste indistincte et le flou enveloppant l'expression « les contrées ... les plus malsaines » ne permettent pas de conclure à son invention d'une pathologie proprement méditerranéenne, et ce d'autant moins que son projet d'étude ne dépassa pas le programme qu'il annonçait.

Dire du paludisme qu'il est un mal banal sur les côtes méditerranéennes est une évidence que la présence de l'armée en Corse, la colonisation de l'Algérie, mais également les entreprises militaires et navales en mer Égée comme en Italie confirmeront tout au long du premier XIX<sup>e</sup> siècle. Dès 1831-1832, la virulence du mal paludéen en Algérie frappe les médecins militaires, cherchant obstinément le bon médicament — la quinine — et le bon dosage. L'exceptionnalité des fièvres intermittents algériennes est alors admise et confirmée par la comparaison des matériels anatomiques<sup>1606</sup>. D'une particulière intensité dans ces territoires méridionaux où l'été, pense-t-on, accélère la décomposition végétale et renforce les risques de « fièvres intermittentes », le malaria n'en est pas pour autant une pathologie exclusivement régionale. Elle résulte en effet notoirement de la conjonction locale de facteurs hydrologiques, climatiques et environnementaux « morbides » dont la combinaison peut déclencher les fièvres. Or ces facteurs, très bien connus, se retrouvent sous presque toutes les latitudes, et dans bien des régions européennes et métropolitaines, tels ces pays d'étangs que sont la Charente, la Sologne et les Dombes. Si la mortalité liée aux fièvre intermittentes baisse sans discontinuer à Rochefort après 1830, il faut attendre la seconde moitié du siècle pour mesurer ce progrès qui est lié à la distribution systématique de quinine. Si Rochefort n'est plus alors « le tombeau de la Marine », il n'en demeure pas moins un haut lieu de la malaria, qui représente le quart des admis à l'hôpital de la Marine entre 1854 et 1867<sup>1607</sup>. En 1834, le conseil de santé de Toulon rapporte « de nombreux cas de fièvres intermittentes » (ou paludéennes) par récurrence à l'hôpital principal dont étaient atteints les soldats d'artillerie de Marine venant de Rochefort et des colonies, mais également des marins de la Corse et du littoral du Rhône. La bigarrure de ces cas ne suscite alors aucun commentaire tant le phénomène malarien est généralisé d'un bout à l'autre de la France et de l'Europe<sup>1608</sup>. Trois décennies plus tard, le médecin de l'*Eclaireur*, dont les vues ne sont pas reprises par ses lecteurs, signale la résistance des marins paludéens de Rochefort<sup>1609</sup>. Jugée certes d'une particulière dangerosité en Afrique du Nord et dans certains cantons littoraux italiens, grecs et corses, où la chaleur est très forte l'été, la malaria paraît

<sup>1606</sup> C. Fredj, « Soigner une colonie naissante (...) », art. cité, p. 24.

<sup>1607</sup> Michel Sardet, « Activités et statistiques médicales de l'hôpital de Rochefort au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Elizabeth Belmas et Serenella Nonnis-Vigilante (dir.), *La santé des populations civiles et militaires*, Villeneuve d'Ascq, Presses du Septentrion, 2010, p. 75-85.

<sup>1608</sup> SHD-T-M, 2 A 6, Conseil de Santé, Rapport de Mars 1834; J.S.I. Vaume, op. cit., p. 4-9.

<sup>1609</sup> SHD-V-M, CC-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 54, Chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe Cauvin (*L'Eclaireur*), 17 mai 1861 ; *ibidem*, « Appréciation raisonnée du Rapport médical de Mr Cauvin chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe, embarqué à bord de l'avisos à vapeur l'*Eclaireur* commandé par M. Duroch, Capitaine de vaisseau », 26 juin 1861.

donc bien commune à la plupart des pays de la zone euro-méditerranéenne bien avant les travaux de Laveran sur le paludisme<sup>1610</sup>.

Aucune des grandes maladies épidémiques — choléra, variole, grippe, typhus — ne montre enfin de traits singulièrement ou exclusivement méditerranéens. Si le choléra frappe à plusieurs reprises les ports des deux bassins, nul n'ignore que cette maladie, venue de l'Inde par les voies de la Perse et de l'empire russe, est une pandémie, comme la fièvre jaune venue de la zone caraïbe et comme la grippe qui, venant de Russie, refait apparition en 1889-1890 pour devenir pandémie. Les origines mêmes orientales du choléra, qui servent à stigmatiser le continent asiatique, foyer d'invasions et de germes, ne signifient pas que l'Orient est la matrice immuable du mal. Alors que la première pandémie cholérique et ses variations régionales (1846-1849) progressent d'Est en Ouest, la seconde suit des routes plus complexes<sup>1611</sup>. Durant l'été 1854, l'attaque qui décime les forces navales et militaires alliées en mer Noire, est notoirement provoquée par l'acheminement de soldats et de marins français. Venus de métropole, ces derniers ont porté avec eux le vibrion cholérique. Ce sont ces mêmes conditions, largement indépendantes du climat, qui enveloppent les doctrines étiologiques sur la typhoïde, la grippe ou la variole que l'on ne peut donc « territorialiser ». Aucune des maladies de carence qui affectent ponctuellement ou régulièrement les territoires méditerranéens n'est enfin identifiée comme endémique<sup>1612</sup>. Le scorbut, qui frappe durement les marins français en mer Noire entre 1853 et 1855, comme la chlorose observée dans les Cyclades au début du règne du roi Othon sont en effet, et à juste titre, compris comme des pathologies essentiellement alimentaires, dont le traitement passe surtout par une révision de la diète navale<sup>1613</sup>. Les médecins de la Marine ne parlent pas enfin de la pellagre, provoquée par une carence en vitamine B 3, qui touche surtout la Vénétie. Les lecteurs de Jean-Charles Boudin, l'un des pères de la géographie médicale française, n'ignoraient certes pas l'ampleur de ce mal en Italie ni le lien étroit existant entre la consommation quasi exclusive de maïs et ce mal. Comme les croiseurs français fréquentent à de rares exceptions (1859, 1880) le nord de l'Adriatique, les premiers travaux des médecins marins sur cette carence datent de la fin du siècle et portent sur l'Afrique équatoriale où sont déployées des équipes médicales de la Marine et de la Coloniale. Pour résumer, la Méditerranée n'est pas et n'est jamais associée à un champ pathologique propre, qu'il soit endémique ou épidémique, seul seul le Proche-Orient laissant penser aux médecins que l'étiologie des maladies locales n'est pas seulement naturelle, mais sociale et politique.

---

<sup>1610</sup> C. Fredj, « Soigner une colonie naissante (...) », art. cité, p. 23.

<sup>1611</sup> Benoît Pouget, « Repousser les limites de l'acculturation médicale : La médecine navale française au chevet d'un orient méditerranéen forcément insalubre (Première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle) », *Cahiers de la Méditerranée*, 96, 2018, p. 249-269. Le texte est disponible en ligne : Benoît Pouget, « Repousser les limites de l'acculturation médicale : La médecine navale française au chevet d'un orient méditerranéen forcément insalubre (Première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 96 | 2018, mis en ligne le 15 décembre 2018, consulté le 08 septembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/10859>.

<sup>1612</sup> J.-C. Boudin, *Traité de géographie et de statistique (...)*, op. cit., t. 2, p. 290-300.

<sup>1613</sup> On se bornera ici, à titre d'exemple, à citer la thèse de Charles Forget et à recommander la lecture des pages que nous consacrons à l'éradication du scorbut dans les parties II et III de cette présente étude. Charles Forget, *Précis des influences de la navigation sur le physique et le moral de l'Homme*, thèse de médecine, Paris, 1828, p. 14-15.

### c. Clivages maritimes et civilisationnels : la mer toujours partagée

La troisième raison qui interdit aux médecins de la marine de penser la Méditerranée comme un monde singulier, tient à leur conscience d'une séparation forte entre les espaces septentrionaux, «européens», méridionaux et orientaux. Avant le XIX<sup>e</sup> siècle, nous l'avons rappelé, cette séparation est avant tout environnementale. Les deux bassins maritimes sont en effet censés bloquer ou tempérer l'influence jugée délétère des vents africains et eurasiatiques. Par la suite, l'unité bioclimatique et surtout végétale emporte la conviction des naturalistes et des médecins. La différenciation entre Nord et Sud prend un tour plus exclusivement culturel. Sous la Restauration et dans les premiers temps de la monarchie de Juillet, les tableaux des populations, dont les différents types physiques sont minutieusement décrits, n'évoquent pas un « *homo mediterraneus* », alors inconcevable tant sont fortes les doctrines de l'altérité raciale et civilisationnelle entre les deux rives de la Méditerranée occidentale. Loin de les atténuer, une connaissance directe des sociétés nord-africaine et levantine renouvelle et confirme les préjugés anciens sur les juifs maghrébins<sup>1614</sup>, les chrétiens d'Orient ou « levantins », plongés dans la déchéance, et les populations musulmanes, cette « peuplade barbare » vouée par l'islam à toutes les violences publiques et domestiques<sup>1615</sup>. Une fois ces premiers contacts directs établis, la colonisation de l'Algérie, à laquelle prennent part des Espagnols et des Italiens, rend parfois moins vifs ces anciens clivages. Le métissage « arabo-européen » est également plaidé par ceux qui tiennent l'acclimatement européen pour improbable. On trouve ainsi en 1859, sous la plume d'Edmond Kolb, qui servit sur les navires de l'État, l'évocation de ces thèses et l'ébauche d'un type physique méditerranéen<sup>1616</sup>. Ces rares allusions pré-reclusiennes se brisent sur la réalité des clivages impériaux et racistes que partagent la plupart des médecins de marine. On ne trouvera pas donc sous la plume d'un médecin naval l'ébauche du portrait de l'homme méditerranéen que Michelet dresse génialement en généralisant les traits idéalisés des marins génois qu'il admirait tant.

Les mêmes clivages ethno-confessionnels servent à distinguer l'Autre du Prochain au Levant. Témoins de la guerre d'indépendance hellénique, les médecins embarqués, dont une minorité a navigué dans les eaux égéennes au tournant du XVIII<sup>e</sup> siècle, sont bouleversés par les représailles ottomanes et la violence d'une guérilla maritime grecque tournant au pur brigandage. Dans ce qui semble être l'ensauvagement d'un monde vénéré pour avoir été le berceau de la pensée médicale et savante européenne, les explications sont tranchées : « des décombres, des campagnes abandonnées, quelques spectres fuyant dans les montagnes à l'approche des hommes », écrit le chirurgien Auguste Reynaud peu après le sac de l'île, « voilà la Chio moderne ! et en un seul jour (...) ! en un jour des asiatiques barbares poussés par l'appas du butin, ont fait succéder à soixante mille habitants, à un nombre prodigieux de villages (..) des ruines, des déserts et le silence de la

<sup>1614</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 36, Léon Lagrèze, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Rapport de campagne en Afrique du Nord (Tripoli de Barbarie), 27 juillet 1833.

<sup>1615</sup> B. Pouget, « Repousser les limites (... ) », art. cité, p. 249-260.

<sup>1616</sup> Edmond Kolb, *Études sur l'Hygiène de l'Algérie*, thèse de médecine, Montpellier, 1859, p. 24-27.

mort...<sup>1617</sup> ». L'engagement de la France de Napoléon III dans la défense de l'empire ottoman, l'estime militaire et navale pour les forces armées turques, la générosité ottomane envers nos blessés durant la guerre de Crimée n'annuleront pas ces *topoi*. Reconnaisant certes à l'islam un rôle éducateur bien supérieur au catholicisme qu'il exècre, le chirurgien de marine Charles Coquerel enveloppe tous les musulmans africains, nord-africains et levantins du même dédain que lui inspirent les peuples colonisés primitifs. Évident au Sénégal, son racisme se fait ici plus confus, les images anciennes et contradictoires du barbaresque sans foi ni loi, du bédouin déguenillé et de l'Oriental hospitalier et fastueux des contes des mille et une nuits se superposant d'une lettre à l'autre<sup>1618</sup>. La même complexité de vues enveloppe les portraits des Levantins, dont les moeurs sont pour une part affaire de milieux naturels, mais avant tout affaire de religion et de politique. En l'absence d'une série de topographies médicales, la reconstitution et l'analyse de ces vues peuvent heureusement exploiter les travaux, essentiellement doctoraux, qu'une dizaine de médecins ont soutenus sur les atteintes dermatologiques comme à forte expression dermatologique alors endémiques au Proche-Orient et sur leurs périphéries afro-égéennes.

#### **d. Le croissant proche-oriental des maladies de la misère et du despotisme : une marche conquérante de la médecine occidentale**

Si la géographie médicale méditerranéenne est un objet d'étude impensable, le Proche-Orient forme en revanche un espace sanitaire spécifique aux yeux des voyageurs des Lumières puis des médecins européens du premier XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1619</sup>. Spécifique par la présence de pathologies sévères, soit endémiques et bien localisées telles la peste et l'ophtalmie d'Égypte, soit affectant les franges égéennes et balkaniques de l'empire ottoman. Ainsi le bouton d'Orient est-il avéré en Crète, tandis que la lèpre touche également cette île et certains cantons des Balkans<sup>1620</sup>. Rare en Europe ottomane, l'éléphantiasis des Arabes est également perçue comme une maladie des mondes africain et asiatique, alors même qu'elle touche la Grèce du roi Othon<sup>1621</sup>. Rien de bien original certes, si ce n'est la proximité du regard. Les médecins de marine qui soutiennent leur thèse sur ces pathologies égéennes et proche-orientales reprennent en effet les observations qu'ils ont tirées d'un séjour de plusieurs mois au Levant au sein de la division éponyme. S'ils n'ont pas tous été en mesure de se quitter le trait de côte, la visite des hôpitaux européens au Liban comme en Égypte, les échanges avec les personnels de santé français expatriés et les médecins arabes et grecs formés à l'Européenne permettent d'entendre les opinions dominantes sur les maladies et leurs causes. À

<sup>1617</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 13, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Reynaud, « Journal Historique et médical de la Corvette de Sa Majesté *L'Écho* », 17 octobre 1826.

<sup>1618</sup> COQUEREL, p. 18 ; 51

<sup>1619</sup> Jacques de MauSSION de Favières (édit.), *Des matelots de l'Archipel aux Pachas de Roumélie. La vie quotidienne en Grèce au XVIII<sup>e</sup> siècle vue par Pierre Augustin Guys*, Kimé, collection « Manuscrits retrouvés », 1995, p. 107-109.

<sup>1620</sup> Goéré, « Leishmanioses », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 1912, p. 44-52.

<sup>1621</sup> A. Barlagiannis, *Hygiène publique et construction de l'État grec, 1833-1845 (...)*, op. cit., p. 394-395.

divers titres, tous ces travaux qui sont pour partie des compilations composent une géographie médicale du Levant <sup>1622</sup>.

Les causes des maux du Levant et des autres territoires proches sont essentiellement d'ordre technique et politique. La pauvreté comme la saleté sont les témoins d'une déchéance dont l'État porte la responsabilité, avancent les médecins, qui débitent leur crédo néo-hippocratique et libéral<sup>1623</sup>. Parvenant à Messine en 1855, le Dr. Coquerel, un protestant « renforcé », y évoque les ravages récents que le choléra a infligés à la population avant, significativement, de flétrir le gouvernement clérical du roi « Bomba » dont les sujets napolitains portent la déchéance sur leurs traits et dans leurs moeurs :

« Avec cela, le mendiant italien avec tout son cynisme, l'affreux mendiant à plaie, le cul-de-jatte, le pied-bot, et toutes les agréables variétés du genre. Mais ce que je connaissais pas encore, c'était le mendiant amphibie. Notre navire était entouré de petits bateaux chargés de malheureux en guenilles qui venaient nous assourdir de leurs plaintes cadencées (...) Dans l'intervalle de leur psalmodie, ils se cherchent la vermine les uns aux autres, comme les singes. Pauvre Italie ! ou plutôt pauvres italiens !<sup>1624</sup> ».

Magnifique illustration d'une perspective semi-civilisationnelle — le Midi péninsulaire catholique donc déchu — et semi-racialiste. On ne trouve guère de telles vues dans les rapports médicaux, contraints à une plus grande neutralité, mais les racines des maux pathologiques sont bien ici les mêmes : de mauvais gouvernements, incapables et prédateurs, façonnant des élites et des séides à leur image. Inorganisé, le système sanitaire est à l'image de cette déchéance politique et sociale. Avouant son incapacité à venir en aide à la plupart des Crétois qui viennent le consulter, le médecin du *Condor*, stationnaire de Sitia à la fin du siècle, rappelle l'ancienneté des blessures mal soignées et des fractures mal consolidées. C'est ici la nullité des médocastres et l'inanité de leurs pratiques qui sont la cause de cette misère physiologique. Heureusement, concluent gaillardement certains médecins et commandants, faisant écho aux idées du temps sur la faiblesse du système nerveux des non-européens, la vigueur du noir libyen comme la robustesse du montagnard monténégrin leur permettent d'endurer les plaies les plus terribles et de survivre à leurs rebouteux<sup>1625</sup>. Là encore, sa brutalité sauve l'Oriental comme ses parentèles balkanique et maghrébine.

---

<sup>1622</sup> A. Lefèvre, *Observations sur les maladies les plus fréquentes du Levant*, op. cit. ; Joseph-Richard-Édouard Estienne, *Du bouton d'Alep*, thèse de médecine, Montpellier, 1830 ; J. T. A. Eydoux, *Essai sur l'ophtalmie d'Égypte*, op. cit. ; Adolphe Salava, *Quelques considérations hygiéniques sur Alger et ses habitants en 1832*, thèse de médecine, Montpellier 1832 ; André-Adolphe-Louis Brunel (ex-chirurgien de la Marine), *Considérations générales sur la chlorose observée dans les îles de l'Archipel grec*, thèse de médecine, Montpellier, 1838 ; Victor Amédée Bernard (ex-chirurgien des armées de terre et de mer), *De l'éléphantiasis des Arabes*, thèse de médecine, Montpellier, 1839 ; L. -M. Caradec, *Éléphantiasis des Arabes*, op. cit. ; A. Ponty, *Relation médicale de la campagne de l'avisio à vapeur le Surcouf*, (.), op. cit..

<sup>1623</sup> Pour l'Afrique du Nord, on lira les analyses fort proches que donne Benoît Pouget dans son travail doctoral. Cf. B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), op. cit., p. 371-376.

<sup>1624</sup> COQUEREL, p. 185.

<sup>1625</sup> À titre de comparaison, on lira le chapitre 7 du récent livre de Delphine Peiretti-Courtis, *Corps noirs et médecins blancs La fabrique du préjugé racial, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, La Découverte, 2021.

L'optimisme perce toutefois derrière ces divers tableaux sanitaires de l'Égypte, de la Syrie, du Liban et de la Grèce, dont le ton se fait plus nuancé au second XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1626</sup>. L'occidentalisation de la médecine urbaine, la multiplication des dispensaires catholiques et protestants, l'oeuvre éducative missionnaire, l'enrichissement des chrétiens d'Orient sont autant d'éléments qui donnent à penser que la situation sanitaire ira en s'améliorant, mais lentement, comme en Europe méridionale et dans les campagnes les plus reculées de la France. En 1861, le médecin de l'*Éclaireur*, un croiseur déployé au Levant, donne des conditions sanitaires égéennes et proche-orientales un tableau très positif qui étonne ses lecteurs, mais qu'il défend en avançant de longs développements sur l'environnement climatique, le régime des vents et des pluies, les tableaux des hospitalisations enfin. Certes, ajoute le chirurgien major Cauvin, « notre intention n'est point non plus de faire de ce pays un Eden ou un paradis terrestre à l'abri de toutes les petites incommodités qu'assaillent l'espèce humaine <sup>1627</sup> ». L'intention avouée du médecin n'en est pas moins de prouver la fausseté d'une réputation d'insalubrité générale. La réception de ce tableau, nullement isolé, montre ici le renversement partiel des clichés sur les villes levantines. Le chirurgien en chef du conseil de santé de Toulon se dit ainsi frappé par ces « vues nouvelles sur la salubrité de certains points des côtes de la Grèce » et de la Syrie<sup>1628</sup>. Sans partager toute l'argumentation, le jugement favorable approuve les conclusions du rapport du chirurgien Cauvin<sup>1629</sup>.

À la fin du siècle, les avancées de la micro-biologie permettent enfin aux médecins militaires, coloniaux et navals de comprendre l'agent pathogène comme les mécanismes de transmission de la leishmaniose cutanée sous toutes ses formes (bouton d'Orient, clous de Jérusalem et de Biskra), de l'éléphantiasis des arabes — la filarioses de *Bancroft* — et surtout de la lèpre. L'ancien mystère des maladies orientales dévoilé, l'ancienne division des espaces régionaux méditerranéens se brouillait pour ne plus prendre en compte que les données socio-économiques et jauger les espaces selon leur degré de développement, leurs systèmes de drainage et d'épuration.

## 5. 2. Bons mouillages et ports insalubres : quand Esculape seconde Neptune

Une bonne partie du quotidien des marins en Méditerranée se déroule dans les ports ou non loin des côtes. Cette présence dans les eaux brunes, entre l'horizon marin et les littoraux insulaires ou continentaux n'est jamais anodine pour la santé de l'équipage. Acquis sur place, les vivres frais

<sup>1626</sup> Benoît Pouget soutient que la voix dominante au premier XIX<sup>e</sup> siècle tenait le Levant pour un monde pathogène, quelques officiers de santé expérimentés (et contagionnistes) défendant les efforts des gouvernements égyptien et turc. Ces positions antagonistes se seraient donc équilibrées à l'époque des tanzimat quand la modernisation des systèmes hospitaliers et des aménagements portuaires conjuguent leurs résultats.

B. Pouget, « Repousser les limites (...) », art. cité, p. 260-267.

<sup>1627</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 54, Chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe Cauvin, Aviso *L'Éclaireur*, 17 mai 1861. La retranscription de ce rapport est donné en pièce annexe.

<sup>1628</sup> *Ibidem*, « Appréciation raisonnée du Rapport médical de Mr Cauvin chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe, embarqué à bord de l'Aviso à vapeur *l'Éclaireur* commandé par M. Duroch, Capitaine de vaisseau », 26 juin 1861.

<sup>1629</sup> Rédigé avant la lecture du travail doctoral de Mme Fredj, ce développement va dans le sens de ses propos sur l'évolution du regard médical français sur les villes étrangères turques (mais également chinoises). C. Fredj, *Médecins en campagne (...)*, *op. cit.*, vol. 1, p. 346-347.

que l'on embarque doivent être de bonne qualité, faute de quoi les troubles gastriques voire les infections frapperont l'équipage. La qualité de l'eau que l'on prend à terre est également une affaire de grande importance tant les suites – diarrhées, fièvres typhoïdes – peuvent être calamiteuses. De la situation de la rade dépendent en partie les conditions climatiques que subiront, de jour et de nuit, les membres de l'équipage dont les moyens de chauffage et d'aération sont d'une médiocre efficacité. Durant ces séjours plus ou moins longs, les médecins sont également confrontés aux maux ordinaires de l'été méditerranéen. Tous les rapports signalent la chaleur accablante des étés beyrouthins et smyrniotes quand la réverbération du soleil aveugle les hommes cherchant un peu de répit le soir, quand la brise de terre adoucit l'air ambiant. Se faisant sans doute l'écho des médecins qu'il rencontra dans sa carrière, François d'Orléans rapporte, à la fin de sa vie, avoir remarqué la prévalence des rhumes et des refroidissements dans la rade de la Spezia « épidémies dues, selon moi, à l'élévation des montagnes boisées qui abritent la baie du côté de l'Ouest et aux transitions subies du soleil dans toute sa chaleur à une ombre très fraîche<sup>1630</sup> ». Saison des embarras gastriques et des diarrhées, l'été voit également revenir des « fièvres intermittentes », c'est-à-dire malariennes, dont les médecins, disposant d'outils statistiques et topographiques abondants savent bien, plusieurs décennies avant les travaux de Laveran, qu'elles sont endémiques, saisonnières et toujours liées à la présence des eaux lagunaires ou marécageuses. Ce sont par les ports que transitent les épidémies, dont le choléra et le typhus sont les plus à craindre. La fréquentation de la société portuaire, spécialement féminine et vénale, n'est pas enfin sans rapporter à bord des maladies vénériennes dont le traitement occupe une bonne part du temps des médecins.

Cet environnement côtier, naturel et humain, désert ou urbain, tient une place d'autant plus importante dans le discours médical qu'il s'inscrit dans un savoir hygiéniste ancien, mais renouvelé et dominant jusqu'au dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle avant que la micro-biologie ne transforme ses paradigmes.

### 5. 2. 1. La Marine à l'écoute du maître de Cos

Objet de nombreuses et solides traductions au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle avant que Littré n'en donne une édition de référence<sup>1631</sup>, la production hippocratique est une source constante d'inspiration pour les officiers de santé de la Marine, qui cherchent par une prévention hygiénistes garder les équipages des menaces épidémiques et des maux endémiques. De tous les traités attribués au « Maître de Cos », « *De aeribus, locis et aquis* » est celui que les médecins de marine citent le plus fréquemment et celui dont l'autorité est invoquée le plus régulièrement. Selon l'auteur de ce traité, la salubrité d'une côte dépend, en premier lieu, de la conjonction de facteurs topographiques, aériens et hydriques auxquels s'ajoutent l'orientation de la ville, les comportements individuels, l'alimentation et la nature du régime politique. La configuration du relief et du climat s'avère insalubre quand les effets jugés les plus délétères des saisons estivales – la canicule et la

<sup>1630</sup> Prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 147.

<sup>1631</sup> Le Smyrniote Diamantios Coray, ancien étudiant de médecine à Montpellier, en donne une, très appréciée en 1800 qui précède les traductions du chevalier de Mercy (1818) et de Geoffroy en 1822.

fermentation biologique - et hivernales – le froid et l’humidité - sont accentués par la disposition des lieux et leur hydrographie<sup>1632</sup>. Deux raisons particulières jouent en faveur du néo-hippocratisme au premier XIX<sup>e</sup> siècle et de l’intérêt médical pour ce court essai hippocratique.

Après la tourmente révolutionnaire, la faculté de médecine de Montpellier cherche à se distinguer des autres grands centres médicaux nationaux en développant un corps de doctrine où l’hippocratisme tient une place de premier plan<sup>1633</sup>. Or l’influence montpelliéraine est grande sur l’école de santé navale de Toulon dont plusieurs étudiants viennent chercher dans la capitale de l’Hérault leur reconnaissance doctorale et, parfois, une deuxième carrière<sup>1634</sup>. Détachés au Levant, les médecins de marine ne peuvent enfin oublier qu’ils visitent les lieux mêmes où le « maître de Cos » enseigne et construit sa doctrine. *De aeribus* intéresse d’autant plus les hygiénistes navals naviguant en Méditerranée qu’ils sont amenés à confronter leurs observations aux thèses hippocratiques, sous le même soleil et parfois sur les mêmes terres qu’avait connus le médecin grec. Si les différences environnementales entre les âges antiques et les siècles contemporains sont bien admises, il n’en reste pas moins que le cadre et les grands traits orographiques, hydrographiques restent trop proches pour ne pas vouloir se mettre à l’école du père de la médecine occidentale.

### **5. 2. 2. Les deux piliers de l’insalubrité côtière : des vents éprouvants et des « parages miasmiques »**

Les considérations médicales sur une rade ou sur un port tiennent toujours compte de leur environnement proche et lointain. Le profil de la côte, l’altitude du site, la présence ou non de lagunes et de marais côtiers, sont souvent signalés puisque ces éléments composent, selon les principes néo-hippocratiques, la salubrité d’un lieu. La Sude, entourée de montagnes qui assurent à la rade une certaine sécurité l’hiver, redevient, chaque été, « une rade étouffante, écrasée et presque tous les côtés<sup>1635</sup> ». Les vents occupent la première place dans ce tableau et justifient les longs développements des rapports médicaux sur leur puissance, leur qualité thermique, leur régularité enfin.

#### **a. Le *meltem*, le *sirocco* et le *khemsin* : trois redoutables puissances éoliennes**

Le propos médical, - qui s’en étonnerait ?- parle peu des vents bénéfiques, mais consacre son attention à ces vents que l’on juge dangereux. Dirigeant l’hôpital maritime du Pirée en 1855, M.

<sup>1632</sup> Hippocrate (trad. E. L. Geoffroy), *Des Airs, des eaux et des lieux*, Paris, Méquignan-Marvis, 1822,.

<sup>1633</sup> Pierre Izarn, « L’Hippocratisme à Montpellier et dans la France méridionale de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle au début du XIX<sup>e</sup> siècle » dans Roland Andréani, Henri Michel, Élie Pélaquier (actes réunis par), *Hellénisme et Hippocratisme dans l’Europe méditerranéenne : autour de D. Coray*, Actes du colloque tenu les 20 et 21 mars 1998 à Montpellier, Centre d’Histoire moderne et contemporaine de l’Europe méditerranéenne et de ses périphéries, Montpellier, Université de Montpellier-III, 2000, p. 121-131 ; Thierry Lavabre-Bertrand, « Place de l’hippocratisme dans le vitalisme montpelliérain », *ib.*, p. 133-148.

<sup>1634</sup> On se reportera ici aux pages consacrées en première partie à la place de Toulon et de Montpellier dans la formation des officiers de santé de la Marine.

<sup>1635</sup> Paul Henry, 27 mai (1898) cité par René Bazin, *L’Enseigne de vaisseau (...)*, *op. cit.*, p. 90.

Villette impute les névralgies comme l'abattement des esprits aux vents étésiens chauds (le *meltem*), venus du nord, qui passent au-dessus d'un sol rocheux quasi nu, où chaque roche, chaque pierre est un foyer permanent de réflexion<sup>1636</sup>. Si, du sud une brise de mer tempère parfois cette fournaise, « le ciel est constamment d'une clarté désolante<sup>1637</sup> ». L'hiver, en revanche, note le médecin du *Héron* en 1861, le port du Pirée souffre des vents du Nord qui amènent des « froids rigoureux »<sup>1638</sup>. Au Liban comme en Syrie, plusieurs ports passent également pour être trop exposés aux vents soit estivaux soit hivernaux. Au printemps 1864, ayant débarqué à l'hôpital de Beyrouth deux marins tuberculeux de l'*Impétueuse* et son infirmier, atteint de coliques saturnines, le chirurgien du navire, conseillé par le médecin chargé de l'hôpital de la Charité, recommande le prompt rapatriement de ces trois hommes pour leur éviter de souffrir davantage des effets des « vents du *khamsin* » et de voir leur maladie s'accroître<sup>1639</sup>.

En Afrique méditerranéenne, les baies soumises aux vents de l'intérieur, brûlants ou froids, suscitent la même méfiance. Les ports nord-africains, dont les Français s'emparent progressivement au début de la monarchie de Juillet sont l'objet de commentaires contradictoires si l'on ne tient pas compte des saisons dont ils parlent et des circonstances de leur rédaction. En 1832, le médecin Adolphe Salva souligne, parmi les causes « morbifiques » (*i.e.* pathogènes) qui accablent le port d'Alger, le « siroco (sic), tellement brûlant (...) après avoir passé sur les déserts sablonneux de l'Afrique » (...) qui provoque « un malaise générale (..) une grande « difficulté de respirer » et des effets moraux dépressifs<sup>1640</sup>. Le temps passant, la réputation d'Alger, où les travaux d'aménagement gommait partiellement la ville arabe, devient moins négative. Arrivant dans ce port en mars 1855, Charles Coquerel, qui a derrière lui des années de navigation sous les tropiques comme en Méditerranée, se félicite de retrouver un « soleil magnifique et une température délicieuse<sup>1641</sup> ». Plus à l'Est, le *kamsin*, « le vent de cinquante jours », porte avec lui des ophtalmies et des fièvres qui s'abattent sans rémission sur la Basse-Égypte. Servant sur ce croiseur entre l'été 1860 et l'été 1862, le chirurgien major du *Requin* demeure assez longtemps dans les eaux égyptiennes pour exposer les grands traits de ce vent africain estival, « brûlant, chargé d'électricité » qu'il compare au « siroco (sic) de l'Algérie<sup>1642</sup> ». Oppressant, embrasant l'atmosphère surchargée de poussières et de « myriades de petits insectes microscopiques », ce vent atteint néanmoins peu de temps Alexandrie,

<sup>1636</sup> Rod Heikell, *Grèce. Mer Ionienne, les guides de navigation*, éditions des Loisirs nautiques, 2002, p. 27-28.

<sup>1637</sup> SHD-V-M, CC 2-957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Émile Villette, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport médical sur les services de l'hôpital maritime du Pirée pendant l'année 1855 », 14 janvier 1856.

<sup>1638</sup> SHD-V-M, CC 2 -956, Rapports médicaux annuels et fin de campagne, n° 39, Alexis Normand, Chirurgien de 3<sup>e</sup> classe, « Rapport médical du 1<sup>er</sup> Mai 1859 au 1<sup>er</sup> mars 1861 », 28 février 1861 (sic).

<sup>1639</sup> Le rapatriement est mené le 20 avril sur un paquebot de la ligne Liban-Égypte-Toulon. SHD-V-M, BB 4-831, Division navale du Levant, CV Hugueteau de Challié, commandant la frégate à vapeur *Impétueuse*. Copie. Avril 1864.

<sup>1640</sup> Adolphe Salva, *Quelques considérations hygiéniques sur Alger et ses habitants en 1832*, thèse de médecine, Montpellier, 1832, p. 5.

<sup>1641</sup> COQUEREL, p. 183.

<sup>1642</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 38, Jean-Baptiste Julien, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Aviso à vapeur *Le Requin*, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

généralement touchée deux ou quinze jours par an et n'a tourmenté qu'une seule journée l'équipage durant tout le séjour du navire dans les eaux égyptiennes<sup>1643</sup>.

## b. Les côtes malariennes bien connues

Outre la chaleur étouffante et ses désagréments, l'été et surtout les commencements de l'automne exposent les équipages aux fièvres « intermittentes » provoquées par des miasmes ou des « émanations vicieuses » que dégagent les « terrains limoneux » comme la décomposition végétale, particulièrement active dans les fonds humides et lagunaires. Si l'étiologie des fièvres malariennes et leur mode de transmission restent imprécis avant les travaux d'Alphonse Laveran (1845-1922), la présence militaire française en Corse depuis le règne de Louis XV, puis les campagnes militaires et navales en Italie (1849; 1859) comme en Grèce (1827-1830 ; 1854-1855) ont permis de repérer les zones à risque et les saisons les plus exposées. La connaissance du mal que les médecins de marine acquièrent à Rochefort, où la mortalité paludéenne recule nettement au premier XIX<sup>e</sup> siècle, s'avère également précieuse dans la construction des topographies médicales<sup>1644</sup>. Français, britanniques, allemands ou grecs, les médecins civils, militaires et navals savent bien que les zones mal drainées, et particulièrement les plaines littorales, sont des parages dangereux, surtout au lendemain des orages estivaux et automnaux<sup>1645</sup>. Pièges d'autant plus dangereux que les différences thermiques entre le jour et la nuit sont grandes. Reprenant, en 1860, les principales thèses sur la nosologie des fièvres intermittentes, l'ancien chirurgien de marine Henriot souligne, comme ses devanciers, le rôle aggravant de la chaleur dans le développement des « agents pathogénétiques de ces maladies<sup>1646</sup> ». C'est à cette combinaison d'une très forte humidité et de grandes chaleurs, que les médecins militaires, vétérans des campagnes d'Espagne, de Morée et d'Algérie, comme leurs homologues de la Marine, attribuent tout le danger des fièvres malariennes méditerranéennes<sup>1647</sup>.

Dans le bassin occidental de la Méditerranée, plusieurs parages, pourtant célèbres pour leur insalubrité supposée, sont absents des travaux doctoraux et des rapports. Les côtes lagunaires languedociennes sont ignorées parce que la Marine n'y entretient aucune base et ne surveille que de loin en loin cette portion du littoral sans grande activité halieutique. Les côtes insalubres fréquentées par un stationnaire — ainsi Saint-Florent, au nord-ouest de la Corse — émergent des rapports. Les façades tyrrhénienne et adriatique de l'Italie sont également tenues pour des côtes paludéennes. Converti, le 10 mai 1859, en navire-hôpital stationnaire de l'Armée d'Italie, le *Météore* est touché par des « affections fébriles intermittentes » et « rémittentes » dont les causes sont « les émanations et les effluves marécageuses provenant d'un grand nombre de rizières (...)

<sup>1643</sup> *Ibidem*.

<sup>1644</sup> C. Maher, *Statistiques médicales de Rochefort (Charente-Inférieure)*, Paris, J.-B. Baillière et Fils, 1874, p. 309.

<sup>1645</sup> Athanasios Barlagianis, *Hygiène publique et construction de l'Etat grec, 1833-1845 : la police sanitaire et l'ordre public de la santé*, thèse d'Histoire, Patrice Bourdelais (dir.), EHESS, 2017, p. 381-382.

<sup>1646</sup> P. G. Joseph Henriot, *Quelques observations sur les fièvres intermittentes*, thèse de médecine, Montpellier, 1860, p. 13.

<sup>1647</sup> Charles-Joseph Bastide, Chirurgien major au 16<sup>e</sup> RI, *Considérations sur les maladies qui ont régné en Morée pendant la campagne de 1828*, thèse de médecine, Montpellier, 1830, p. 9.

dans la vaste plaine d'Alexandrie (...) et la proximité de flaques d'eau stagnantes résultant du dessèchement des deux torrents qui traversent le territoire de Gênes<sup>1648</sup> ». Parallèlement les reconnaissances hydrographiques menées dans le nord de l'Adriatique avant d'attaquer Venise disent les dangers des mouillages le long du delta du Pô : « La nature même de la plage presque partout marécageuse », avance le rapport consacré aux bouches du fleuve, « et souverainement humide », indique combien l'air doit être malsain. Dans la saison chaude les fièvres malignes et intermittentes sont une maladie très commune (...) et les rares habitants des huttes de paille de la contrée sont en outre martyrisés le jour et la nuit par les moustiques<sup>1649</sup> ». Deux années plus tard, le médecin du *Grégeois* stationnant dans les eaux tyrrhéniennes des États Pontificaux, souligne la forte exposition des stationnaires aux fièvres paludéennes<sup>1650</sup>. En Méditerranée orientale, où les officiers de santé peuvent s'entretenir avec des confrères civils formés en Europe et le plus souvent européens, la géographie des zones malariennes est pour ainsi dire menée au tout début du siècle.

Dans ses *Observations sur les maladies les plus fréquentes du Levant*, thèse qu'il soutient à Montpellier en 1827, Amédée Lefèvre dresse la liste des villes portuaires ottomanes et helléniques, qui, placées sur des plaines mal drainées, exposent l'équipage aux fièvres intermittentes<sup>1651</sup> : Larnaca, effectivement bordée de marais, Salonique, Nauplie, Trézène, l'île de Paros, les villages de Pautsia et de Naoussadi<sup>1652</sup>. Visitant Milo en 1864, le médecin major de la division du Levant loue la qualité de la source sulfureuse de l'île, mais dont l'exploitation thermique est entravée par la proximité de terrains marécageux. Déjà signalé en 1827 par Lefèvre, ce point dangereux aurait refoulé la population insulaire sur les hauteurs<sup>1653</sup>. Le médecin major du vaisseau le *Triton*, qui stationne 15 jours dans la rade de La Sude en 1836, note, au fond du port, la présence de « terrains marécageux et de salins qui exercent sur les rares habitants qui s'y sont établis (...) leur funeste influence<sup>1654</sup> ». Un quart de siècle plus tard, le médecin de l'*Euménide*, une corvette en fer à vapeur, souligne les effets pernicieux des vents d'ouest qui, passant par ces marais, emportent leurs miasmes dont souffrent les équipages des navires au mouillage. Quittant en mai 1861 cette rade funeste, l'*Euménide*, se félicite son médecin-major, échappera néanmoins aux fièvres accrues par la

---

<sup>1648</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 27, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Charles Gustave Bonnet, « Rapport sur le *Météore* » (10 mai - 31 décembre 1859), 31 décembre 1859.

<sup>1649</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-3, Document 9, Pochette Adriatique, 1859, sans titre. Document transmis au CA de La Roncière Le Noury, CEM, 1<sup>re</sup> direction.

<sup>1650</sup> SHD-V-M, CC 2 956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 46, Chirurgien de 2<sup>e</sup> Classe Maréchal, *Le Grégeois*, Station croisière des États Pontificaux, Appréciation du rapport médical de fin de campagne, 20 février 1862.

<sup>1651</sup> Lucie Bonato, « Le consulat de France à Larnaca à la fin de la monarchie de Juillet. Correspondance de Dagobert Fourcade et Théodore Goepp (1840-1849) », *Cahiers du centre d'Études Chypriotes*, 33, 2003, p. 276-277.

<sup>1652</sup> A. Lefèvre, *Observations sur les maladies les plus fréquentes du Levant*, op. cit. p. 5.

<sup>1653</sup> *Ibidem*.

<sup>1654</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. X (1834-1864), n° 4, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, Joseph Faye, Major du *Triton*, 15 janvier 1838.

chaleur estivale et l'évaporation des fonds marécageux entourant la baie<sup>1655</sup>. La mauvaise réputation de cette profonde rade foraine semble avoir été bien connue et des marins et des agents consulaires comme des fournisseurs de la marine. En 1861, le major de l'*Éclaireur* préconise de mouiller toujours au vent des marais côtiers, de telle sorte que soient chassées au loin les infections miasmatiques et se félicite de voir le commandant du navire toujours suivre cette mesure préventive<sup>1656</sup>. Sans doute conseillé, le commandant du *Forbin*, stationnant en août 1868, prend soin de se tenir à une certaine distance de La Sude, et attribue l'absence de fièvres paludéennes à ce mouillage, alors que le stationnaire britannique *Wizard* en subit les effets pour « avoir été allé se placer tout à fait à terre<sup>1657</sup> ». L'établissement de quelques ateliers par la marine hamidienne ne modifie pas la réputation contrastée des lieux. Trois décennies plus tard, sans se prononcer sur son caractère paludéen, le médecin du *Condor*, stationnaire à Sitia, trouve le climat de La Sude « débilitant » et, par prudence, fait distribuer aux hommes du « café quinine ». Assez peu connus avant la moitié du siècle, le nord de la mer Égée comme la mer Noire, où prédominent les côtes basses, sont plus tardivement intégrés dans ce tableau des « territoires de l'insalubrité<sup>1658</sup> ».

Menant à Salonique une mission médicale au profit de l'hôpital français, le médecin de 1<sup>re</sup> classe Paul Talairach explique les accès paludéens dont l'équipage a souffert par la proximité des marécages de l'embouchure du Vardar. Durant la guerre de Crimée quand les forces navales assument d'importantes missions de transport d'une rive à l'autre de la mer Noire, les médecins signalent les côtes paludéennes avec le plus grand soin. Parvenant aux confins septentrionaux de la côte turque de la mer Noire en juillet 1854, le *Vauban* y dépose des soldats ottomans frappés par le paludisme comme l'avait pressenti le médecin de la frégate, frappé par l'accumulation des eaux fluviales sur une côte basse couverte l'été de marais<sup>1659</sup>. Poursuivant sa mission le long de la côte circassienne, le *Vauban* doit mouiller à plusieurs reprises sur des côtes aussi marécageuses et malsaines<sup>1660</sup>.

### 5. 2. 3. Les bons mouillages du Levant : une brise adoucissante et des parages salubres

À l'opposé des côtes basses, les côtes montagneuses ou pentues et bien drainées, abritées des vents continentaux, mais régulièrement touchées par les brises de mer, présentent toutes les garanties contre les fièvres et les risques climatiques saisonniers. Offrant ces traits, le port de

<sup>1655</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 51, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Moisson, Corvette à vapeur l'*Euménide*, « Rapport médical de fin de campagne 1860-1861 », 17 octobre 1861. On se reportera à la transcription du rapport qui est donnée en annexe.

<sup>1656</sup> *Ibidem*, Rapports médicaux annuels et de fin de fin de campagne, n° 54, Chirurgien major de l'*Éclaireur*, Cauvin, « Rapport médical de fin de campagne (17 mai 1860-17 mai 1861) », 17 mai 1861. On se reportera à la transcription d'une partie du rapport qui est donnée en annexe.

<sup>1657</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, Commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

<sup>1658</sup> SHD-T-M, 170 C-166, Major du *Condor*, Rapport médical, 24 juin 1905.

<sup>1659</sup> François-Pélagie Battarel, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban dans la mer Noire, du mois de juillet 1854 au mois de mars 1855*, thèse soutenue à Montpellier, 16 février 1859, Montpellier, 1859, p. 6.

<sup>1660</sup> *Ibidem*, p. 8.

Smyrne comme les rades de Phalère et de Mers el-Kébir jouissent d'une solide réputation de salubrité<sup>1661</sup>. Bien que Smyrne, écrasé de chaleur les après-midi d'été, ressemble « à nos cités coloniales endormies dans la sieste », écrit le médecin Alexandre Gueit en 1879, la brise de mer ou *Imbar* tempère la chaleur du jour. Le même médecin oppose le Pirée, caniculaire, à la rade de Phalère, où le vent du large tempère la chaleur estivale. L'heureuse proximité des deux rades permet en outre, une fois les précautions télégraphiques et postales prises, de fuir le port d'Athènes<sup>1662</sup>. À ces bons mouillages s'ajoutent d'autres ports appréciables. Si la rade de Tripoli d'Asie est difficile, les médecins recommandent d'y mouiller l'été afin de profiter des brises fraîches du sud-ouest. Accablée quelques jours par an par le passage du Khamsin, la rade d'Alexandrie jouit en hiver, comme au printemps, d'une réputation médicale assez enviable. En dépit de la présence du lac Mareotis, un lac saumâtre et donc assez suspect au yeux des hygiénistes, la ville bénéficie des effets de « vents du nord » qui, « pendant une grande partie de l'année et surtout pendant les fortes chaleurs de l'été », apportent de la douceur et permettent aux pathologies pulmonaires les moins graves de guérir spontanément<sup>1663</sup>. La Méditerranée joue donc bien, dans le cas d'Alexandrie, un rôle de médiateur thermique, la préservant des vents sahariens. Amenés durant la guerre de Crimée à « briquer » de long en large les rives des Détroits, les médecins de la Marine vantent les atouts de la rade de Thérapie, où l'air est très salubre. Animée vers midi, en été par une légère brise du NE, venant de la mer Noire, la rade, délivrée de la chaleur, est occupée par un hôpital naval de grande dimension. L'excellente réputation sanitaire de Thérapie perdue après la fin des hostilités contre la Russie, grâce aux rapports des médecins des stationnaires du Bosphore. Détaché à Constantinople, où les variations climatiques sont redoutées, le major de l'*Euménide* loue sans réserve le mouillage devant Thérapie, « sous le cap au nord-ouest de Beïcos où la chaleur du jour (est) très tempérée par une brise fraîche venant de la mer Noire<sup>1664</sup> ». En 1888, le médecin du stationnaire du Bosphore, le *Pétrel*, explique l'état satisfaisant de l'équipage par l'éloignement de la capitale et par les vents balayant le navire<sup>1665</sup>.

### 5. 3. Les ports : des relâches nécessaires, mais à surveiller de près

À ces conditions environnementales défavorables, s'ajoutent les effets délétères des villes portuaires. Confrontés à l'entassement des marins embarqués ou des bagnards, témoins désolés des effets de la prostitution, amenés en outre à côtoyer toutes sortes de misère sociale dans les hôpitaux

<sup>1661</sup> SHD-V-CC 2 - 956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 51, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Moisson, Corvette à vapeur *L'Euménide*, « Rapport médical de fin de campagne 1860-1861 », 17 octobre 1861.

<sup>1662</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XV (1879-1880), n° 13, Alexandre Gueit, « Rapport de campagne (Levant), 1877-1879 », 11 Novembre 1879.

<sup>1663</sup> SHD-V-CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 38, Jean-Baptiste Julien, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Aviso à vapeur *Le Requin* commandé par M. Maudel, capitaine de frégate, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>1664</sup> SHD-V-M, CC 2 956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 51, Chirurgien-major de l'*Euménide*, M. Moisson, Rapport médical de fin de campagne, 1860-1861, 17 octobre 1861.

<sup>1665</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de fin de campagne, vol. XX ( 1887-1888), n° 20, Médecin de 1<sup>re</sup> classe François Palasne de Champeaux, Rapport médical du *Pétrel*, 13 juin 1888.

et les infirmeries nationales, étrangères et coloniales, les médecins et chirurgiens de marine sont, comme tant de médecins militaires, d'ardents hygiénistes<sup>1666</sup>. Comme leurs pairs et leurs, ces praticiens cherchent à rétablir une harmonie bénéfique entre l'espace habité et ses habitants que dégradent la misère, la saleté comme la confusion des fonctions urbaines. Les desserrement et l'élargissement des voies, leur agencement en damier, la fondation de parcs et de jardins, une lutte constante contre la divagation des animaux, l'obscurité, la stagnation des eaux et l'accumulation des déchets, sont les principes universels d'une harmonisation sanitaire urbaine. Une claire distinction des fonctions urbaines et l'isolement des sites dangereux, tels les cimetières, comme la surveillance des activités « à risques » telle la prostitution, permettent enfin de garantir la santé comme la moralité collectives. Les grandes villes occidentales, où ces programmes sont engagés au milieu du siècle, servent inévitablement de modèles pour les médecins militaires et navals découvrant les rues comme les places des villes arabes et balkaniques, qu'ils jugent, sans surprise, déchues, malsaines et sales<sup>1667</sup>. À ce regard hygiéniste ordinaire ou généraliste, les officiers de santé ajoutent le coup d'œil et les priorités de médecins placés, des mois durant, sur une cité flottante miniature que régissent les lois contraignantes de l'architecture navale et d'importants clivages sociaux et disciplinaires.

### **5. 3. 1. Les ports du Levant et d'Afrique du Nord : des quartiers malsains, des nourritures douteuses ...**

Dans une certaine mesure, la critique médicale n'épargne pas les villes « occidentales », métropolitaines, corses, italiennes ou ibériques. Le plan en damier de Barcelone excite naturellement l'admiration du médecin du *Dromadaire* en 1824. Mal pourvus ou disposant de moyens financiers insuffisants, ses hôpitaux, son lazaret comme son musée d'anatomie sont néanmoins autant d'indices d'un urbanisme et d'un niveau de développement communs aux nations européennes<sup>1668</sup>. Les villes indigènes nord-africaines et proche-orientales, et balkaniques sont, en revanche, enveloppées dans une même condamnation : dans leur fouillis de ruelles le médecin de marine voit l'ignorance anarchique des grands principes urbanistiques et sanitaires modernes dont les hygiénistes sont les grands promoteurs. La topographie médicale se fait alors politique et morale<sup>1669</sup>. « Les rues sont étroites, irrégulières, quelque fois limoneuses », écrit un médecin arpentant Tripoli d'Afrique en 1824 avant d'ajouter : « elles se terminent souvent de par des culs-de-sac, réceptacles de décombres et d'impuretés, elles ne sont point pavées<sup>1670</sup> ». D'anciennes

<sup>1666</sup> G. Bériet, *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) (...), op. cit.*, p.171-176.

<sup>1667</sup> C. Fredj, *Médecins en campagne (...), op. cit.*, vol. 1, p. 339.

<sup>1668</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 8, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Reynaud, « Journal historique des campagne du transport le *Dromadaire* depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1823 jusqu'au 6 août 1824 », 21 août 1824.

<sup>1669</sup> H. Moussy, « Le regard des médecins topographes sur l'Algérie coloniale », art. cité, p. 237-238.

<sup>1670</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 8, Auguste Reynaud, « Journal des campagnes du transport le *Dromadaire* depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1823 jusqu'au 6 août 1824 », 21 août 1824.

murailles en ruines, lit-on dans un rapport médical de 1881, entourent la vieille ville (de Beyrouth) où se trouvent les bazars ; les rues sont étroites, sales, tortueuses, à peine pavées, les maisons basses, mal éclairées et d'une saleté dégoûtante ». Inévitablement, les « vieilles » villes d'Orient sont de véritables pièges morbides qui frigorifient le visiteur en sueur et plongent leurs habitants dans un état d'apathie. La communauté juive, très souvent scrofuleuse, et les femmes exsangues sont les grandes victimes de cette malédiction sanitaire. La condamnation globale de ces villes est d'autant plus sévère qu'elle contraste avec l'ordonnement, jugé parfait, des jardins suburbains et silencieux que les médecins arpentent avec joie en botanisant ici et là<sup>1671</sup>. Ni la concurrence commerciale européenne, ni l'exode des élites européennes et indigènes vers des quartiers nouveaux n'échappent à l'observation de ces hommes que leurs fonctions amènent à revoir les mêmes lieux à quelques années de distance. Les bazars des villes du Proche-Orient, note, en 1879, le médecin du *Linois*, ont été « appauvris par la navigation à vapeur qui a ruiné leur commerce avec l'extrême-Orient qui faisait l'intérêt (lire pittoresque) de ces marchés<sup>1672</sup> ». Pour autant, le constat ne débouche pas sur la commisération. Plus rares, les descriptions des villes balkaniques reprennent ces catégories bien tranchées de l'ordre et du désordre urbains. Associant dangereusement le bois et la terre, mal drainées, sans aucune voirie organisée, les villes bas-danubiennes sont des cloaques et des pièges à fièvre. Bâties sans rime ni raison, les ports orientaux et nord-africains souffrent enfin naturellement, sous des gouvernements apathiques ou mal organisés, de la confusion territoriale des fonctions.

La cohabitation des morts et des vivants dans les cimetières des villes musulmanes comme leur très grande proximité suscitent les mêmes commentaires scandalisés qui ponctue la description des boucheries où le dépeçage et l'exposition ostensible des chairs, exigées au moyen-âge, sont devenues incompréhensibles aux officiers de santé. À plus d'un titre, la prostitution féminine incarne cette irritante anarchie levantine<sup>1673</sup>.

### 5.3.2... et des filles de joie dangereusement trop libres

La prostitution féminine dans les ports méditerranéens est une réalité complexe de souffrances et d'oppression socio-économiques où les généralisations s'avèrent abusives. Engagé au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le modèle « français » ou règlementariste domine dans les ports de commerce et de guerre nationaux comme dans les villes côtières ouest-méditerranéennes. Une majorité des prostituées, vivant « en maisons » et enregistrées (« en cartes »), y sont « soumises » non seulement à la tutelle des propriétaires et gestionnaires des « établissements réservés », mais également au double contrôle administratif et sanitaire préfectoral et municipal. La concentration des maisons dites « de tolérance » sur quelques rues, pratiquée à Marseille dès 1840 comme à Toulon, et la

<sup>1671</sup> *Ibidem*.

<sup>1672</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XV (1879-1880), n° 1, Médecin de 2<sup>e</sup> classe Élisée Senès, Rapport sur la campagne au Levant du *Linois* (Août 1877-30 janvier 1879), Février 1879.

<sup>1673</sup> Le paragraphe qui suit s'inspire largement d'une communication co-écrite avec Benoît Pouget : Patrick Louvier et Benoît Pouget, « Ports, marins de l'État français et syphilis en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle », art. cité, dans Y. Ardagna et B. pouget (dir.), *La syphilis (...), op. cit.*, p. 311-325.

construction de dispensaires configure des espaces dédiés à cet encadrement<sup>1674</sup>. Cette tutelle étatique les contraint à des visites médicales théoriquement poussées soit hospitalières soit à domicile<sup>1675</sup>. Imposée, non sans intermittence, l'hospitalisation d'office jusqu'à la guérison n'est que la forme la plus extraordinaire de cet encadrement<sup>1676</sup>. Une partie de la prostitution, plus ou moins occasionnelle et nombreuse selon les aléas économiques, se soustrait toutefois aux contrôles. La part de cette prostitution clandestine varie d'un port à l'autre. Alors que Marseille est un port surveillé de près, Toulon possède — comme Brest, Rochefort et Lorient - des territoires plus ou moins périphériques du commerce vénérien— douves, salons de café, arrière-cours — où les passes sont menées rapidement par les malheureuses se vendant aux plus mauvais jours de la pauvreté<sup>1677</sup>. Entre ces deux pratiques du commerce vénel, les médecins de la marine ne se prononcent pas à haute voix et les tiennent pour détestables. Comme la plupart de leurs confrères civils et militaires, ces médecins sont trop souvent appelés à traiter les maladies vénériennes pour critiquer les principes d'un contrôle étroit, bien qu'ils ne soient satisfaits ni de la stigmatisation des seules femmes ni dupes des passe-droits contournant le système d'enfermement<sup>1678</sup>.

Hors de la métropole où il domine, mais sans jamais triompher, le système règlementariste n'est pas universel loin s'en faut. Dans l'Algérie précoloniale, dans la Tunisie beylicale d'avant le Protectorat, au Maroc et dans tout l'empire ottoman, la prostitution féminine présente des traits distincts du commerce vénérien en France. Comme en France, les prostituées viennent des milieux les plus pauvres et, pour beaucoup, vendent leurs corps en se plaçant sous l'égide de prostituées plus âgées. La violence des souteneurs, l'exploitation des tenanciers, des maîtresses et sous-maîtresses, les mesures de claustration sont toutefois ignorées. L'autonomie relative des femmes publiques, rétives à l'enfermement systématique et coercitif, choque les médecins de marine qui parlent, bien à tort, d'anarchie. Dans le Maghreb pré-colonial comme au Levant ottoman, les pouvoirs municipaux se bornent à tirer profit de la prostitution et en limitent le scandale comme les gênes publiques<sup>1679</sup>. La colonisation de l'Afrique du Nord y renforce progressivement la soumission administrative et médicale des femmes publiques. Inévitablement, ces mesures comme la paupérisation des sociétés rurales décuplent la prostitution clandestine avec les dangers d'une

---

<sup>1674</sup> L. Montel, « Les vieux quartiers de Marseille au XIX<sup>e</sup> siècle. Naissance des bas-fonds », *Histoire urbaine*, 2013/1, n° 36, p. 49-72. Je remercie Benoît Pouget de m'avoir signalé cette référence.

<sup>1675</sup> N. Cochard, *Les marins du Havre*, op. cit., p. 277.

<sup>1676</sup> Jean-Paul Martineau, *L'amour au temps de la vérole*, ed. Glyphe, 2010, p. 223.

<sup>1677</sup> Grégory Bériet, *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) (...)*, op.cit., p. 209-210 ; 464-465 ; N. Cochard, *Les marins du Havre*, op. cit., p. 277.

<sup>1678</sup> Ed. Jeanselme, *Traité de la syphilis*, t., Paris, G. Doin et C°, 1931, p. 377.

<sup>1679</sup> Benoît Pouget, « A 'bottom-up' public health strategy. The sanitation of the « filles publiques » a comparative approach : Marseilles and Algiers during the XIX<sup>th</sup> Century », Communication lue au colloque internationale « Villes, sociétés urbaines et syphilis en Méditerranée et au-delà (XVI<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècle), 25-27 octobre 2017 », Faculté de médecine Montpellier.

contamination étendue<sup>1680</sup>. Le règlementarisme ne l'emporte pas toutefois dans l'empire ottoman ni dans les anciens pays tributaires tels la Grèce. De l'Italie du Sud au Liban et de la Thessalie à l'Égypte, la plupart des prostituées indigènes entretiennent des liens de connivence avec les pouvoirs municipaux, tandis que la lutte contre les MST associe les médications traditionnelles, magiques ou non, et les formes hospitalières à l'occidentale<sup>1681</sup>. Sur ces mondes rétifs, une seule tentative d'imposer un système strict de contrôle médical fut tentée durant la guerre de Crimée quand les Français et les Britanniques font pression sur le gouvernement du roi Othon en décidant d'occuper le port du Pirée.

À peine débarqués, les militaires français, placés sous l'autorité du CA Le Barbier de Tinan, subissent les effets d'une contamination diffuse et incontrôlée des MST. Chargé en décembre 1854 de la direction de l'hôpital du Pirée, un médecin de la marine, le Dr. Villette, obtient du très austère Le Barbier de Tinan l'autorisation de mettre en place un règlement de police obligeant les « filles publiques » à se rendre aux visites périodiques et d'empêcher la prostitution clandestine<sup>1682</sup>. Suivant la réglementation en usage dans les grandes villes et les ports métropolitains, les filles « soumises » sont tenues de se rendre dans les dispensaires pour des visites hebdomadaires. Humiliant, l'examen est conduit « toujours au spéculum<sup>1683</sup> ». Pas moins de 151 femmes ont été examinées et soignées, ce qui permet, conclut Villette, une nette diminution des cas de maladies vénériennes. Au troisième trimestre 1855, sur les 757 malades traités, les cas de syphilis sont insignifiants et s'avèrent soit des complications d'atteintes anciennes, soit des contaminations extérieures.<sup>1684</sup> Ni Athènes, si proche du Pirée, ni les ports de Smyrne ni Constantinople, où relâchent les navires, ne sont en effet soumis à un tel quadrillage des « filles publiques ». Expérience de contrôle ponctuel donc et fort brève puisqu'elle s'arrête avec l'évacuation du Pirée par les troupes alliées en 1856-1857. Dans tous les ports du Levant, mais également de Tunisie et d'Italie méridionale, les officiers de santé disent et redisent la prévalence d'une prostitution « anarchique », c'est-à-dire non surveillée et bon marché, très contaminante, et dont le matelot est, par sa pauvreté, le client et la victime vouée. Loin de s'attarder sur l'infection par trop banale, les médecins de stationnaires au Levant signalent les escales faiblement « virulentes ». Déployée au Levant de 1860 à 1861, l'*Euménide*, une corvette en fer, multiplie les escales dans tous les ports de la mer Égée et reste de longs mois à Constantinople.

<sup>1680</sup> On suit ici le livre de Christelle Taraud, particulièrement la première partie « Réglementer la prostitution » qui parle fort peu par ailleurs de la clientèle navale. On lira aussi avec profit les développements de Jacques Pépin sur les effets de la prostitution congolaise aux époques coloniale et post-coloniale. Christelle Taraud, *La prostitution coloniale*, (...), *op. cit.*, Payot, 2003 ; Jacques Pépin, *Aux origines du SIDA. Enquête sur les racines coloniales d'une pandémie*, Seuil, 2019.

<sup>1681</sup>A. Guellouz et al., *Histoire générale de la Tunisie*, t. III, *Les Temps Modernes (141-1247 H/1534-1881)*, Sud Éditions, 2<sup>e</sup> édition, Tunis, 2015, p. 344-345 ; Y. Gonatidis, « Syphilis in the port of Hermoupolis (Syros) during the 19<sup>th</sup> Century (...) », art. cité, p. 211-228

<sup>1682</sup> SHD-V-M, CC 2-957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 21, Émile Villette, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport médical sur le service de l'hôpital du Pirée pendant le 3<sup>e</sup> trimestre de l'année 1855 », 3 septembre 1855.

<sup>1683</sup> SHD-T-M, 2 A 6, Rapport médical sur le service de l'hôpital du Pirée pendant le troisième trimestre de l'année 1855.

<sup>1684</sup> SHD-V-M, CC 2-957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 21, Émile Villette, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport médical sur le service de l'hôpital du Pirée pendant le 3<sup>e</sup> trimestre de l'année 1855 », 3 septembre 1855.

Étonnamment, le nombre des syphilis primaires y est limité. En outre le médecin n'enregistre qu'une seule blennorragie, attrapée à Smyrne.

Le contrôle médical des prostituées proche-orientales étant impossible, une surveillance plus étroite, faite de visites obligatoires, mais discrètes, est relancée, à la fin du siècle, sur les navires de guerre. L'Académie de Médecine recommande d'y conduire des conférences sur les dangers de la prostitution clandestine. Judicieuses, mais incertaines suggestions, compromises en outre par la routine et les vieilles habitudes de la dissimulation. Restent alors ... les moyens du bord tels cet ordre du commandant du *Corse*, un aviso de la station du Levant, qui fait enduire ... de suif les membres virils des permissionnaires dont aucun, conclut (hilare ?) l'officier de santé, ne souffrit de maladie vénérienne<sup>1685</sup>. Appelé à faire des causeries aux aspirants en école d'application, le major du bâtiment, sans doute revenu de bien des théories, leur conseillait gaillardement de ne se livrer qu'à des prostituées chevronnées dont la contamination syphilitique était, au terme de plusieurs années de maison close, fort improbable<sup>1686</sup>. Plus sordidement pittoresque encore, si cela se peut, la Marine organisa l'embarquement — discret — des pensionnaires d'un claque toulonnais lors de l'occupation internationale de la Crète (1897-1898) afin de soulager les tristes besoins du secteur français<sup>1687</sup>. Paternellement décidé et financé par l'amiral Pottier, un vieux loup de mer du Second empire, ce pittoresque exode féminin préfigure, en plus froufrouant, les BMC qui devaient suivre les marins français au Levant durant la Grande Guerre puis, de l'Asie à l'Afrique, les forces coloniales comme leurs héritières (très) contemporaines<sup>1688</sup>. Sordides initiatives, impossibles à reproduire en Métropole où l'autorité sanitaire navale s'arrête aux portes de l'arsenal et à la passerelle des navires<sup>1689</sup>.

---

<sup>1685</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XV (1879-1880), n° 13, Alexandre Gueit, « Rapport de campagne (Levant), 1877-1879 », 11 Novembre 1879. Le commentaire du Conseil de Santé à Toulon manque, hélas...car le procédé bien connu parut toujours douteux aux vénérologues.

<sup>1686</sup> Bien que, rajoutait le médecin goguenard, demeurât le risque sans cesse renouvelé de la blennorragie.

<sup>1687</sup> De Mme Hortense, dont Nikos Kazantzaki a dressé le portrait, le romancier Nikos Campanis a donné une image plus romantique, mais invraisemblable. Cf. Nikos Kazantzaki, *Alexis Zorba*, Plon, 1963 ; Nikos Campanis, *Madame Hortense*, Arles, Actes Sud, 1982 ; [https://www.lemonde.fr/archives/article/1989/07/28/qui-etait-la-veritable-bouboulina\\_4143771\\_1819218.html](https://www.lemonde.fr/archives/article/1989/07/28/qui-etait-la-veritable-bouboulina_4143771_1819218.html).

<sup>1688</sup> César Fauxbras, qui navigua en Méditerranée durant la Grande Guerre, rapporte ainsi la création *ad hoc* au Levant d'une baraque dédiée au commerce vénérien où le commandant d'un croiseur avait établi deux prostituées de Salonique, que le médecin du bord inspectait quotidiennement. Cf. César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, *op. cit.*, p. 129-133.

<sup>1689</sup> Le catalogue des rapports médicaux annuels et de fin de campagne montre que la question est envisagée très ponctuellement.



## V. Le théâtre et le mémorial des glorieuses luttes passées et des vertus navales

Durant leurs escales et leurs relâches, les marins de l'État sont confrontés, comme tous les voyageurs européens ou non, aux traces du passé antique, médiéval et moderne, qui parsèment et parfois encomrent les côtes comme les ports méditerranéens. La crainte de « faire de la littérature » dans les écrits professionnels, mais également privés, entrave l'évocation des ces monuments anciens. Visitant en 1833 l'église des Franciscains de Tripoli « de Barbarie », le médecin de l'*Éclipse* note, sans commentaire, la présence de tableaux et de tapisseries, dons de la Maison des Montmorency<sup>1690</sup>. Ses brèves allusions au passé médiéval et moderne trouvent en effet leur place dans une topographie médicale de la ville qui exige l'analyse des quartiers et des principaux monuments. Pendant la guerre de Crimée, un rapport sur l'hôpital naval de Thérapie évoque l'ancienne splendeur des « kiosques et des palais qui étalaient sur ces rives du Bosphore leur luxe avec une certaine emphase<sup>1691</sup> ». Cette remarque, donnée en passant, s'inscrit dans un tableau des avantages environnementaux et sanitaires de ce territoire bien aéré et drainé. Les propos privés sont-ils plus diserts ? Pas toujours. Nouvellement nommé à la tête de la station du Levant, le commandant La Roncière Le Noury résume à sa fille une excursion de quelques jours sur les hauts lieux de la Grèce antique, offerte au corps diplomatique étranger, mais dont on ne sait trop ce qu'il ressent, ce parfait homme du monde, caustique et ambitieux, répugnant sans doute à se laisser à ce qu'il pensait être des banalités<sup>1692</sup>. Les évocations historiques, cachant parfois des sympathies politiques et dynastiques, parsèment également les ouvrages d'histoire militaire. Au début de son histoire de la seconde guerre de l'opium et de l'expédition de Chine de 1860, Charles de Mutrécy introduit quelques passages sur les ports de guerre où les alliés font escale avant d'atteindre la Chine. Ainsi à Malte où il débarque, l'auteur ne voit rien « digne de remarque, si ce n'est le tombeau du duc de Beaujolais, frère de Louis-Philippe, et ceux des grands maîtres inhumés dans la crypte de la chapelle Saint-Jean<sup>1693</sup> ». La curiosité antiquaire, l'émotion esthétique, l'étonnement percent toutefois dans les écrits du for privé et les correspondances, quand les circonstances le permettent.

Ainsi les journaux que doivent tenir les aspirants offrent assez de liberté à leurs rédacteurs pour leur permettre d'avouer leur admiration devant des monuments antiques et médiévaux. Les lettres aux familles sont par excellence le médium des émotions auquel s'ajoutent le travail photographique et la production aquarelliste. Alors que la visite d'Aigues-Mortes n'a pas mené le médecin de marine de Lespinois à la moindre méditation, il en va tout autrement de sa

<sup>1690</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), n° 36, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Léon Lagrèze, 27 juillet 1833.

<sup>1691</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 35, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », Dr. Arneaud à l'Inspecteur Général Jean-René Constant Quoy, 1<sup>er</sup> février 1855. La signature de ce médecin indique Arnaud, mais on suit ici l'orthographe signalée dans le dictionnaire des médecins de la Marine Brisou-Sardet.

<sup>1692</sup> Baron Camille Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 13 avril 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 225.

<sup>1693</sup> C. de Mutrécy, *Journal de la campagne de Chine (...)*, op. cit., p. 44.

découverte d'Antivari, que l'officier de santé, impressionné, arpente dans les derniers jours de la campagne d'Italie de 1859. Bref, ce souvenir, rédigé à la fin de sa vie, témoigne de cet intérêt étonné : « Très curieuse cette petite cité (...) on y voit encore d'anciennes maisons avec les armoiries de leurs habitants sculptées au-dessus de la porte, tout cela, quoiqu'en ruines, témoigne encore d'une splendeur déchue<sup>1694</sup> ». Les souvenirs et les autobiographies sont également un vecteur commode des impressions et des passions personnelles qui peuvent ici prendre une certaine place. Issu d'un milieu de notables, ayant acquis dans sa jeunesse une solide culture historique, enrichie par d'heureuses rencontres avec des savants et des missionnaires érudits, le jeune CF Daveluy s'est passionné pour l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem et donne dans ses *Réminiscences* de courts développements sur cet ordre de chevalerie<sup>1695</sup>. Les moteurs de l'émotion que ressentent les marins dans ce tête-à-tête avec le monde antique gréco-romain sont assez divers. Au commencement du siècle, un médecin de marine qui tient la Méditerranée égéenne comme le berceau de son art, parle avec émotion de Cos, l'île natale d'Hippocrate, le « divin vieillard », et de sa lignée, où il accomplit une forme de pèlerinage aux sources mythiques de l'hygiénisme et de la médecine occidentale : « J'ai visité sur la place du marché un petit autel en marbre orné de bas-reliefs qui lui était consacré », rapporte le médecin de la corvette l'*Écho*. Poursuivant, le chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Reynaud, écrit : « et je me suis reposé sous le fameux platane qui le vit souvent donner des consultations aux malades (...). Je suis allé sur les bords de la fontaine où, entraînant ses élèves loin du tumulte des villes, il leur enseignait l'hygiène, et les laissait se livrer devant lui à tous les exercices de gymnase<sup>1696</sup> ». Chez les officiers navigants, l'émotion que suscite le passé le plus ancien est portée par le patriotisme et le christianisme. Alors que le massacre des Maronites en 1860 ranime chez certains esprits généreux, la thèse (inexacte) d'une protection promise par Louis IX aux chrétiens d'Orient, le mythe d'une Méditerranée française pluriséculaire tire une forme de légitimité et d'existence de l'engagement national dans ces drames humanitaires.

Si la Méditerranée leur paraît le plus formidable conservatoire des civilisations passées, les marins de l'État comme leurs homologues de l'Armée y voient aussi, et surtout, le grand théâtre des luttes passées contre les puissances musulmanes et européennes, particulièrement le Royaume-Uni. Cette vieille histoire belliqueuse de la Méditerranée, suscite au XIX<sup>e</sup> siècle, une fascination particulière sous l'effet combiné du romantisme d'inspiration chrétienne, de la légende napoléonienne, et des entreprises coloniales, dont les succès ou les déboires — Fachoda — raniment le souvenir de luttes passées. Combattante et corporatiste, la mémoire navale des luttes passées en Méditerranée est, sans surprise, parcourue d'amnésies et d'hypermnésies. Elle peine enfin à rassembler en un ou quelques lieux dédiés les trophées, les reliques et les diverses pièces que les luttes passées ont générées sur les côtes et les ports.

<sup>1694</sup> Charles-Henri de Lespinois, officier de santé, *Mémoires*, (année 1859), dans [http://dossiersmarine2.fr/tem\\_les.htm](http://dossiersmarine2.fr/tem_les.htm)

<sup>1695</sup> DAVELUY, II, p. 423-424.

<sup>1696</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 13, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Reynaud, « Journal Historique et médical de la Corvette de Sa Majesté *L'Écho* », 17 octobre 1826.

## 1. Les luttes des temps médiévaux et modernes : de belles, mais lointaines pages d'histoire

Sous la Restauration et la monarchie de Juillet, l'héroïsme des croisés et des chevaliers français en Orient devient une forme de pont-aux-ânes de la littérature de voyage. Les deux régimes monarchiques, qui cherchent, pour des raisons politiques et dynastiques, à mettre en valeur le passé militaire de la France capétienne, ne manquent pas de relever l'ancienne présence militaire et missionnaire de la France médiévale en « Terre d'Islam ». Envisagée en 1830 aux lendemains de la prise d'Alger, mais réalisée en 1841, la construction de la chapelle de Saint-Louis en Tunisie, à l'endroit supposé où Louis IX aurait perdu la vie, répond ainsi à cette politique d'inscription du passé médiéval et de légitimation d'un présent impérial nord-africain<sup>1697</sup>.

Les marins ont été, à divers titres, partie prenante de l'invention de cette présence multi-séculaire. C'est à une division de deux vaisseaux que le gouvernement confie, le 25 août 1845, le soin d'envelopper l'inauguration de la chapelle de Saint-Louis de toute la pompe nécessaire. Débarquée, la musique de l'*Alger* accompagne l'office auquel assistent les états-majors de la division et le clergé maltais attaché à la communauté insulaire émigrée en Tunisie. La lecture des « voyages en Orient », la « curiosité antiquaire » propre au premier XIX<sup>e</sup> siècle, le patriotisme enfin amènent les marins à faire leur cette invention savante de la *Gesta Dei per Francos* et de la France du Levant. Le palais des Grands-Maîtres à Malte comme l'étonnante co-cathédrale Saint-Jean de La Valette, qui est la plus grande nécropole étrangères de l'aristocratie française, suscitent la curiosité des marins qui notent l'abondance des traces nationales telles les armoiries des anciennes familles, comme la munificence des dons royaux<sup>1698</sup>. Le souvenir de cette présence française aux âges médiéval et moderne se teinte parfois de nostalgie et de regret, particulièrement après 1840. Écrivant durant l'été 1846 à une proche parente, l'EV Doudart de Lagrée lui confie l'impression amère que lui a laissé la visite de Malte où la présence militaire britannique est par trop impressionnante<sup>1699</sup>. Une génération plus tard, la visite des grands monuments de la Religion alimente bien des déplorations sur l'ancienne influence de la France dont celle-ci : « Dans une crypte, Villiers de l'Isle Adam et La Valette dorment au fondement de leur oeuvre. Elle est morte et calme désormais, comme assoupie sur beaucoup de gloire, et le pas du gardien est à eu près le seul bruit que répercute leur tombe<sup>1700</sup>. Le propos se fait moins amer au Levant. Avec plus ou moins de talent, pas mal de conformisme, mais sans doute beaucoup de sincérité, bien des aspirants de marine contemporains de Chack et d'Auphan ont reconnu les impressions très fortes que produisait le spectacle des ruines des châteaux forts francs et des églises latines du Levant et au Proche-Orient. Autant de signes les confirmant dans une certaine idée de la France toujours chrétienne

<sup>1697</sup> « Fête de Saint Louis à Tunis », *L'Illustration*, 1845, p. 54.

<sup>1698</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie (...)*, *op. cit.* p. 204-205.

<sup>1699</sup> Élève de 1<sup>ère</sup> classe Doudart de Lagrée à Mme Martin, s. d. (été 1846), dans B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 35.

<sup>1700</sup> Avesnes, *Journal de bord (...)*, *op. cit.*, p. 329.

et vouée à de grandes entreprises. Rien de bien original dans ces rêveries nostalgiques, qui ne dépassent pas le stade de la méditation sur un passé révolu, ni de bien singulier. Les entreprises impériales britanniques à Chypre puis italiennes dans le Dodécannèse prétendent respectivement suivre les aventures levantines de Richard Coeur de Lion et l'âge d'or des expéditions vénitiennes<sup>1701</sup>.

L'émotion fait en revanche totalement défaut quand l'occasion se prête de visiter une rade ou une ville ayant été le théâtre des combats menés par la marine des Bourbons contre ses rivales espagnole, hollandaise et britannique. Les nombreuses relâches dans le port de Mahon, dont la capture en 1756 fut pourtant une victoire notable et célébrée, ne suscitent aucun rappel de ce brillant fait d'armes<sup>1702</sup>. L'intrusion française lors du siège de Candie (auj. Heraklion), héroïque certes, mais tactiquement calamiteuse, est traitée sans complaisance par ceux qui découvrent le port crétois. Le souvenir des raids navals contre les Algérois de 1682-1683 puis de 1688, qui furent de grandes réussites tactiques, tranche-t-il sur cette grisaille ? On pourrait le penser à lire les ouvrages d'histoire navale et les manuels qui disent à l'envi le sérieux des préparatifs navals, l'exploit d'un bombardement de feux courbes à longue distance, alors inédit, les résultats mitigés, mais honorables de ces frappes<sup>1703</sup>. Pour autant, les marins ne s'approprient pas ou guère la mémoire des bombardements de 1682-1683. Cette froideur pour les luttes de l'âge moderne ne relève pas de l'oubli ni de l'ignorance. Si le nom du chevalier Paul n'est pas donné à un navire avant l'entre-deux-guerres, celui de Forbin sera attribué à un modeste aviso à hélice en 1859 puis à un croiseur. Les manuels en usage à l'École navale, tout au moins sous le Second empire et la Troisième République, développent le récit des luttes conduites en Méditerranée centrale et occidentale pour donner à Louis XIII puis à son fils la prééminence sur les Anglo-Hollandais. Le rôle de la Marine dans la prise de Mahon, au début de la guerre de Sept Ans, est explicitement souligné et développé dans un ouvrage d'apologétique navale nationale, publié en 1844<sup>1704</sup>. Les attaques contre Alger sous Louis XIV sont replacées dans la même logique d'ingérence humanitaire et du devoir de civilisation qui avait justifié l'offensive de 1830. Ces mêmes motifs — légitimer la conquête civilisatrice du Maghreb, y montrer la présence séculaire de la France — dictent la commande de plusieurs toiles à Gudin, invité ainsi à peindre, pour le château de Versailles, « La prise de Gigerie par le duc de Beaufort (1664) » et « La Soumission de Tunis (1685) »<sup>1705</sup>. Mais, comme le confirme l'onomastique navale, l'hommage aux faits d'armes de l'âge moderne en Méditerranée est assez réduit.

<sup>1701</sup> Sir Arthur Otway, *Autobiography* (...), p. 326 ; Stanley Casson, *Greece and Britain*, Londres, Collins Publishers, s. d (c. 1941), p. 64-68.

<sup>1702</sup> Émilie Roffidal, « Art en enjeux politiques en Méditerranée : les tombes des gouverneurs de Minorque (1759-1763) », *Rives méditerranéennes*, 56, 2019, p. 71-85.

<sup>1703</sup> Jean Peter, *Les Barbaresques sous Louis XIV. Le duel entre Alger et la Marine du roi (1681-1698)*, Paris, Economica, 1997.

<sup>1704</sup> A. Fresse-Montval, *La France illustrée par ses marins* (...), *op. cit.*, p. 99-100.

<sup>1705</sup> Maeva Bonfanti, « La collection de marines du château de Versailles », *Neptunia*, 288, Décembre 1017, p. 23-33.

Le peu d'intérêt que les marins accordent à ces anciennes entreprises tient sans doute au jugement sévère qu'elles ont inspiré. La prise de Mahon en 1765 fut un beau succès certes, mais suivi de revers décisifs dont on rend coupable l'inconstance d'une nation trop terrienne, tandis que l'Angleterre finit par reprendre Minorque en arrachant à la France la prééminence régionale. À cette amertume d'un échec durable, s'ajoute l'indifférence pour des combats ayant opposé en Méditerranée occidentale la France à des puissances devenues secondaires et amies — la Hollande, l'Espagne — ou ayant disparu de la scène géopolitique telles les républiques barbaresques. Laissé presque entièrement aux érudits, le souvenir de ces luttes a d'autant moins d'importance pour la Marine et les milieux qui la soutiennent que le champ de la mémoire navale est occupé, tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, par le souvenir des luttes maritimes désastreuses menées contre l'Angleterre entre 1792 et 1814<sup>1706</sup>.

## **2. Le souvenir des luttes menées en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle**

Dans une étude sociale et politique du « Grand Corps » de l'entre-deux-Guerres, l'historien américain Ronald Chalmers Hood passe rapidement sur la mémoire navale du premier XIX<sup>e</sup> siècle que portaient et chérissaient les officiers des années 1920-1930. Ces derniers s'intéressent alors surtout aux grands désastres de l'époque révolutionnaire et impériale comme aux décennies fastes du Second empire. Les grandes entreprises coloniales des décennies 1880-1890 qu'ils avaient entendues de la bouche de leurs aînés et de leurs proches, suscitent enfin leur curiosité<sup>1707</sup>. Le passé que chérissent les officiers de marine du XIX<sup>e</sup> siècle présente les mêmes orientations et la même complexité. Si le souvenir des luttes maritimes de la Révolution et de l'Empire hante bien les revues et les essais historiques, les contemporains de Joinville et de Jurien de La Gravière n'ont pas dédaigné les opérations navales contemporaines, voyant en elles, non sans raison, les prémices du rétablissement naval accompli sous le Second empire et poursuivi, non sans troubles par la III<sup>e</sup> République.

### **2. 1. Les combats de la Révolution et de l'Empire : une mémoire douloureuse, fière et tenace**

Les luttes menées durant les guerres de la Révolution et de l'Empire tiennent une place considérable dans la mémoire navale au XIX<sup>e</sup> siècle. Cette prépondérance relève, en partie, de ressorts collectifs nationaux assez connus pour n'être ici que rappelés. Sous la Restauration, l'exaltation des faits d'armes impériaux, même malheureux, est souvent instrumentalisée contre un régime détesté des Républicains, mal aimé des patriotes et décevant les Libéraux. Sous la monarchie de Juillet, la célébration de « la Grande Nation » et de ses fastes militaires, récents et anciens, passe par un programme de commandes picturales où les rares succès comme les grands désastres navals sont enveloppés d'une pompe héroïque. La prise du navire HMS *Hannibal* dans la

<sup>1706</sup> R. C. Hood III, *Royal Republicans*. (...), *op. cit.* p. 6-7.

<sup>1707</sup> *Ibidem*, p. 9.

rade d'Algésiras en 1801 par le CA Linois est peinte, en 1836, par Morel-Fatio pour le musée de Versailles où l'avait précédé le « Combat du *Formidable* (1801) » réalisé en 1833 par Pierre-Julien Gilbert (1783-1860). En 1837, le musée accueille un tableau d'Auguste Meyer (1805-1890) « Combat du vaisseau le *Wagram* contre plusieurs navires anglais dans la rade de Toulon (5 mai 1813) », montrant ce vaisseau ayant affronté les navires du blocus anglais<sup>1708</sup>. Diverses commémorations prolongent cette volonté d'exalter le dévouement patriotique de la Marine comme sa ténacité. La mission de la *Belle-Poule* à Sainte-Hélène, son retour en France comme la place d'honneur que Joinville et ses marins tiennent lors de la translation des Cendres de Charenton jusqu'aux Invalides sont abondamment montrés par des gravures, des tableaux et diverses médailles<sup>1709</sup>. Alors que la légende impériale imprègne le patriotisme national et ne soulève plus guère d'oppositions, le Second empire promeut l'image d'un Napoléon missionnaire botté de la Révolution, dont la générosité émancipatrice envers les nations d'Europe aurait été seule contrariée par les circonstances. On assure ainsi, en 1854, vouloir autant venger la désastreuse campagne de Russie de 1812, que les violences infligées aux peuples insurgés de 1849. En 1859, il s'agit d'accomplir contre l'Autriche les projets italiens (supposés) du premier des Napoléonides. Après 1870 enfin, l'espérance d'un grand relèvement, voire d'une revanche éclatante, passe par le souvenir exalté des victoires remportées sur la Prusse et ses alliés par la Première République et surtout par l'Empire dont les grandes batailles et les projets inachevés sont un sujet de méditation et d'inspiration. Les scénographies des musées dédiés aux armées comme l'onomastique navale suivent ici une logique de préservation de la chaîne des temps et de commémoration des fastes militaires que l'on retrouve dans les pays, telle la Russie, ayant connu l'alternance des succès et des revers<sup>1710</sup>. L'emploi des victoires révolutionnaires et impériales pour baptiser les navires de guerre prend une ampleur particulière sous la monarchie de Juillet et le Second empire. Ces régimes associent au souvenir des victoires terrestres — Eylau, Friedland, Valmy, Jemmapes, Austerlitz — la mémoire des grands généraux — Davout, Masséna — et des marins les plus héroïques tels que Troude, Cosmao et Dupetit-Thouars. En dépit de sa méfiance pour tout ce qui touche le Premier empire, la III<sup>e</sup> République maintient le nom du *Iéna*, qui fut attribué, tout au long du siècle, à un grand navire de ligne. Le régime reprend, en 1895, pour l'un des cuirassés de l'escadre de Toulon le nom de *Masséna*, porté sous le Second empire par un navire de ligne. Aux enjeux dynastiques ou

<sup>1708</sup> Musée de la Marine, *Maquettes de la Marine impériale. Collection du musée de la Marine à Trianon, catalogue de l'exposition de 2014*, Musée de la Marine, p. 84-85.

<sup>1709</sup> Trois tableaux contemporains ont montré la translation des cendres impériales. Morel-Fatio reçut commande de son tableau en 1841, pour le musée dédié « à toutes les gloires de la France », qui fut inauguré à Versailles en 1837. Isabey exposa son œuvre au Salon de 1842, où elle fut acquise par le roi. Le peintre Jacques Guiaud, célèbre peintre du Paris monumental, a peint le passage du cortège place de la Concorde, réaménagée depuis peu, et dont Victor Hugo tira une description amère et féroce publiée dans *Choses Vues*. Pour une analyse rapide et fine des peintures de batailles navales commandées par le régime de Louis-Philippe aux grands peintres de marines contemporains, on lira le billet de Nicolas Mioque publié sur le blog [troisponts.net](http://troisponts.net), le 1er avril 2013 : « Cf. Jérémie BENOÎT, « Le retour des cendres de Napoléon », *Histoire par l'image*, <http://www.histoire-image.org/etudes/retour-cendres-napoleon>

<sup>1710</sup> Vicomte Eugène-Melchior de Vogüé, *Yalta. La Crimée historique*, 1886, p. 25. Tiré à part de l'article publié la même année dans la *Revue des Deux Mondes* intitulé « En Crimée » ; B. Klipnis, « L'armée et les musées militaires russes » dans Georges Nivat (dir.), *Les sites de la mémoire russe*, tome I, *Géographie de la Mémoire russe*, Fayard 2007, p. 327-332 ; V. Lapine, « Les noms des navires de guerre », *ibidem*, p. 337-339 : [ukrainevoyage.com](http://ukrainevoyage.com) « Circuit Crimée-Guerre de Crimée ».

politiques que portent ces choix, s'ajoutent, comme dans toutes les après-guerres contemporaines, les stratégies corporatistes comme les revendications particulières, associatives et régionales. La mémoire proprement navale de l'Empire, collective et institutionnelle, partage et fait sienne les principes patriotiques et civiques qui animent le souvenir la « geste » révolutionnaire et impériale dans l'armée et la nation. Les formes anciennes et nouvelles qui portent cette mémoire navale ne présentent aucune singularité. Quels sont toutefois, les enjeux mêmes de la Marine dans son exaltation de combats passés où ses échecs et ses défaites furent si nombreux et lourds de conséquences ?

En Napoléon I<sup>er</sup>, les marins, de la fin de la Restauration jusqu'au début du Second empire, exaltent le fondateur de l'État qui, poursuivant l'oeuvre du Directoire, fut le maître d'oeuvre d'une entreprise de réorganisation maritime ambitieuse et cohérente, mais brisée par les circonstances, une trop grande impétuosité et la ténacité britannique<sup>1711</sup>. Si les rares succès, ainsi le combat d'Algésiras du 6 juillet 1801 comme la victoire du Grand-Port (23 août 1810), sont naturellement honorés par les tableaux et les gravures, la Marine ne tourne pas le dos aux faits d'armes malheureux les plus glorieux<sup>1712</sup>. L'onomastique navale, les rituels comme les livres d'Histoire à destination des marins honorent les héros malheureux de ces années douloureuses et tout ce qui permet, à travers les défaites d'Aboukir et de Trafalgar, comme celle de Lissa, d'exalter le dévouement des marins à la Patrie et leur culte de l'Honneur. Il s'agit aussi, par l'examen des succès britanniques, de tirer les leçons du relèvement et, peut-être, d'une revanche<sup>1713</sup>. À cette mémoire héroïsante, que promeut le régime de Louis-Philippe, s'ajoute la condamnation des sévices endurés sur les pontons et les prisons britanniques<sup>1714</sup> et des souffrances endurées par les captifs de l'île de Cabrera, dans l'archipel des Baléares<sup>1715</sup>. Au second XIX<sup>e</sup> siècle, le regard de la Marine sur ses revers passés change de sens. La réussite spectaculaire du relèvement naval accompli depuis 1830, le succès des entreprises coloniales en Tunisie comme en Indochine, l'efficacité combattante des marins durant l'Année Terrible ont exorcisé le souvenir des échecs d'un passé lointain. Pour autant, l'exaltation de l'énergie offensive des capitaines de vaisseau de l'Empire, ainsi Lalande, et du sacrifice d'un Dupetit-Thouars sert à corriger ce que l'industrialisation de la marine et le déclin supposé du sens marin font craindre aux plus pessimistes. À l'apogée des compétitions impériales africaines et proche-orientales (1882-1905), l'hypothèse d'une nouvelle confrontation franco-

<sup>1711</sup> Un Capitaine de Vaisseau (pseudonyme du vicomte d'Argiot de la Ferrière), *Histoire des combats d'Aboukir, de Trafalgar, de Lissa, du Cap Finistère, et de plusieurs autres batailles navales depuis 1798 jusqu'en 1813, suivie de la relation du combat de Navarin*, Paris, Bachelier, F. Didot, Baudoin, 1829, 195-196; 202-203 ; Richild Grivel, *Une expédition maritime sous le Directoire. La campagne d'Irlande en 1797 d'après les documents inédits*, tiré à part, 30 nov. 1863, p. 179 ; Louis, François, Richard Barthélémy de Saizieu, *Marin sous l'Empire, Mémoires*, édition posthume du manuscrit déposé au château de Flaugergues, 2018, p. 96-211.

<sup>1712</sup> Art. « Troude (Aimable-Gilles) (1762-1824) », TAILLEMITE, p. 514.

<sup>1713</sup> Un Capitaine de Vaisseau (pseudonyme du vicomte d'Argiot de la Ferrière), *Histoire des combats d'Aboukir, de Trafalgar, de Lissa*, (...), *op. cit.*, p. 299.

<sup>1714</sup> Cf. P. Masson, *Les sépulcres flottants. Prisonniers français sous l'Empire*, *op. cit.*.

<sup>1715</sup> M. Wagré, *Les adieux à l'île de Cabrera, ou retour en France des prisonniers français détenus pendant cinq ans et onze jours dans cette île, suivis d'une analyse dédiée au roi et au peuple français*, Paris, à compte d'auteur, 1833. Louis Garneray, *Un corsaire au baigne. Mes pontons*, Paris, Phébus, 1985 ; Rééd. Payot, 1992 ; Léon Wocquier, *Souvenirs de H. F. Marotte, Lieutenant du corsaire l'Aventurier, 1811-1814*, Liège, 1845 ; A. Lardier, *Histoire des pontons et prisons d'Angleterre pendant la guerre du consulat et de l'Empire*, 2 t., Paris, au comptoir des imprimeurs réunis, 1845 ; P. Masson, *Les sépulcres flottants* (...), *op. cit.*, p. 161-162.

britannique ranime enfin la mémoire des combats du début du siècle, que revisitent alors les romans historiques, les ouvrages de guerre-fiction<sup>1716</sup> et d'anticipation, dont le succès ne se dément pas dans l'entre-deux guerres<sup>1717</sup>.

Avec quelques nuances, les lignes de force de la mémoire institutionnelle, que véhiculent l'onomastique navale, les commandes publiques de tableaux et de bustes, les manuels d'Histoire, tendent également la mémoire individuelle et collective des vétérans et de leurs auditeurs, les deux entreprises mémorielles entretenant bien sûr des liens très forts.

## **2. 1. 1. Les nombreuses traces des combats de l'ère napoléonienne et les hauts lieux de l'Empire**

Le souvenir des combats menés dans les eaux méditerranéennes durant la Révolution et l'Empire ne se distingue pas aisément de la mémoire des affrontements menés dans la Manche comme dans les eaux brunes nationales ou les parages atlantiques de l'Espagne. Les revers y furent en effet aussi calamiteux que sur les autres théâtres maritimes européens et furent, sans doute, plus spectaculaires. Le désastre d'Aboukir en 1798 marque la fin de l'aventure proche-orientale napoléonienne, condamnée par le double harcèlement naval et terrestre de la coalition anglo-ottomane. Après les deux batailles d'Algésiras (1801), la France renonce à dominer les eaux de la Méditerranée occidentale. La défaite de Lissa, le 13 mars 1811, sonne le glas de l'hégémonie impériale dans l'Adriatique dont les Britanniques sont désormais seuls maîtres<sup>1718</sup>. La Méditerranée est bien le mémorial maritime de toutes les avanes donc, à la différence de l'Océan Indien, le seul théâtre de nos victoires sur mer<sup>1719</sup>. Néanmoins, pour les marins du XIX<sup>e</sup> siècle et leurs contemporains, la Méditerranée est aussi le berceau de la dynastie napoléonienne et le premier théâtre de la geste impériale. C'est à Toulon que Bonaparte se fait connaître en contribuant à la reprise du port ; c'est en Italie qu'il remporte ses premières campagnes. La Méditerranée est également le théâtre de ses entreprises les plus ambitieuses et difficiles — l'expédition de 1798 — et de ses grands projets proche-orientaux, italiens, espagnols et balkaniques<sup>1720</sup>. Si l'annonce du désastre d'Aboukir avait consterné la population toulonnaise, le retour du général Bonaparte sur le *Muiron* y avait déchaîné les passions<sup>1721</sup>. Rien ici que de grand et d'exaltant. Au premier XIX<sup>e</sup>

<sup>1716</sup> A titre d'exemple du commandant Driant, *Guerre maritime et sous-marine*, Paris, Flammarion, 1908.

<sup>1717</sup> G. Clerc-Rampal, *30 siècles de guerre navale*, Paris, Charles Delagrave, 1925.

<sup>1718</sup> Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine (...)*, op. cit., p. 162-163.

<sup>1719</sup> Roger Lepelley, *La Fin d'un Empire : Les derniers jours de l'Isle de France et de l'Isle Bonaparte, 1809-1810*, Economica, Paris, 2000 ; <https://www.chasse-maree.com/les-trois-vies-de-louis-garneray/>.

<sup>1720</sup> Antoine Claire Thibaudeau, *Histoire de la campagne d'Égypte sous Napoléon le Grand*, Paris, Imprimerie Huzard, 1839, 2 volumes ; Gilbert Buti, « Convois pour l'expédition d'Égypte », *Cahiers de la Méditerranée*, n°57, 1, « Bonaparte, les îles méditerranéennes et l'appel de l'Orient [Actes du Colloque d'Ajaccio 29-30 Mai 1998], 1998, p. 173-205 ; Patrice Bret (dir.), *L'Expédition d'Égypte, une entreprise des Lumières, 1798-1801. Actes du colloque international 8-10 juin 1998*, Paris, Techniques et Documentation, 1999 ; Walter Bruyere-Ostells et Benoît Pouget, « Le port d'Alexandrie, pivot stratégique de la campagne d'Égypte (1798-1801) », *Revue Historique des Armées*, 2016, p. 79-92. Consultation numérique possible : halshs-01353299

<sup>1721</sup> Michèle Battesti, *1798 Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Economica, 1998, p. 199-200.

siècle, alors que les témoins de ces luttes et les essayistes navals bâtissent l'histoire et la mémoire de ces entreprises, les traces des combats et des souffrances passés abondent en Méditerranée, particulièrement dans le bassin occidental, où l'effort militaire et naval fut le plus intense.

Ces traces se trouvent tout d'abord sur les territoires les plus familiers des marins. À Toulon tout d'abord, qui avait été mêlé dès 1793 à la geste napoléonienne. Érigé dans la batterie de la Croix des Signaux au cap Céret, le mausolée de l'amiral Latouche-Tréville, mort d'épuisement sur son navire, le 18 août 1804, donna, durant un siècle, aux navires quittant et ralliant le port de guerre un repère saillant, avant que la translation des cendres de l'amiral dans le cimetière de l'hôpital de Saint-Mandrier ne permette de nouveau d'honorer l'un des rares chefs « nelsoniens » de la Marine<sup>1722</sup>. Prenant en 1867 le commandement de l'escadre de Malte, l'amiral Paget s'exerce avec ses navires le long des côtes françaises méridionales en bénéficiant des circonstances favorables de l'Exposition Universelle. Lord Paget, qui a été jeune mêlé à des descentes, ne manque pas de remarquer et de visiter les restes d'une tour à canon, familièrement appelée *Martello Tower* outre Manche, qui, dominant le golfe Juan, aurait infligé quelques dégâts à une frégate britannique trop audacieuse. Quelques semaines plus tard, la visite de La Spezia est une autre occasion de lui rappeler le projet visionnaire de Napoléon d'y établir un arsenal<sup>1723</sup>. Cette mémoire héroïque des années 1792-1815 n'est pas seulement faite de pierres et de briques. Elle est, pour les marins de la Restauration et de la monarchie de Juillet, une part de leur quotidien maritime. Avant que leur vieillissement n'exige leur désarmement et leur destruction, de nombreuses unités lancées au début du siècle ont en effet survécu aux mesures imposées de désarmement naval en 1814-1815. Par la suite, la qualité des constructions comme le soin apporté à l'entretien des navires contribuent à conserver opérationnels, puis en réserve, des vaisseaux et des frégates qui sont autant de *memorabilia* de l'Empire. La frégate le *Muiron*, que Napoléon aurait voulu transformer en mémorial en 1809, demeure dans le port de Toulon. Convertie en ponton, elle n'est déchirée qu'en 1850. L'escadre que l'amiral Lalande réunit au Levant en 1839-1849 compte un petit nombre de vaisseaux neufs, mais huit vaisseaux construits sous l'Empire et remaniés entre 1820 et 1836. Lancé en 1812, le vaisseau *Ville-de-Marseille* est engagé dans l'expédition d'Alger, sert au sein de l'escadre de la Méditerranée sous la monarchie de Juillet, enfin se bat en mer Noire et n'est pas démoli avant 1877. La conversion à la vapeur comme le maintien de la filière bois dans les décennies 1860-1870 prolongent le maintien de certaines unités bien après le milieu du siècle. Lancé en 1812, le vaisseau *Montebello* reçoit une machine à vapeur de 140 chevaux en 1851, et reste en service jusqu'en 1857. Ce cas n'est nullement exceptionnel. Lancé en 1804, le vaisseau de 110 canons, HMS *Hibernia*, est navire amiral du *Malta Squadron* au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Mouillé à quai à Malte, ce navire set, durant tout le second XIX<sup>e</sup> siècle, de quartier général aux autorités navales anglaises<sup>1724</sup>. Au sein de l'escadre d'évolutions, les noms mêmes des vaisseaux et des

<sup>1722</sup> Si dangereux par ailleurs que l'on décida, en 1902, de mettre à bas ce mausolée et de reconstruire une pyramide dans le cimetière de l'hôpital maritime de Saint-Mandrier où le corps de l'amiral trouva une seconde demeure.

<sup>1723</sup> Sir Arthur Otway, *Autobiography* (...), *op. cit.*, p. 287 ; <https://dossiersinventaire.maregionsud.fr/gertrude-diffusion/dossier/batterie-du-graillon/d605e446-dca4-4126-afca-b725d71252db>

<sup>1724</sup> Andrew Lambert, *Battleships in transition. The Creation of the Steam Battlefleet 1815-1860*, 1984, p. 98-99, 142 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Hibernia\\_\(1804\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/HMS_Hibernia_(1804)).

frégates perpétuent le souvenir du « Grand Homme ». À ces traces diverses que les guerres de la Révolution et de l'Empire ont laissées dans le port de guerre varois, s'ajoutent, mais dispersés entre les musées et les demeures privées toulonnaises et varoises, les tableaux, les reliques et les divers *memorabilia* que ces luttes passées ont produits.

Au-delà des côtes méridionales, la mémoire des guerres de la Révolution et de l'Empire est portée par une chaîne de monuments, de cimetières et de musées. La proximité de la Corse et de l'île d'Elbe permet souvent aux états-majors des navires d'application et des divisions à l'entraînement de s'imprégner de la légende napoléonienne que renforce la construction des musées privés et municipaux, telle la villa San Martino du prince Démidoff, et divers monuments<sup>1725</sup>. Le port d'Ajaccio, que visitent durant « une couple d'heures », des élèves-officiers de l'*Iphigénie* à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, est tout dominé par le « souvenir de Napoléon ; son nom s'affiche à tous les coins de rue ; on le montre partout. « Rue du Premier Consul », « Avenue Bonaparte », « Boulevard Napoléon », « Place Laetitia ». Statue pédestre en marbre de Napoléon en empereur romain, statue équestre en marbre de Bonaparte...»<sup>1726</sup>. Si les aspirants se moquent gentiment de cette « napoléonite » odonymique et monumentale, tous admettent avoir été émus en visitant la maison des Bonaparte. De célèbres *objets* — « le canapé sur lequel il est né » — donnent ainsi à leur courte visite un « intérêt puissant » que partagent également les visiteurs britanniques, marins de l'État ou touristes<sup>1727</sup>. Croiser aux Baléares, le point d'appui étranger le plus important de la marine de Louis-Philippe au commencement de la conquête de l'Algérie, c'est entrapercevoir et peut-être fouler le sol de l'île de Cabrera, où périrent des milliers de captifs français des armées anglo-espagnoles. Comment relâcher à Malte sans y voir l'*Union Jack* flotter sur une île tombée aux mains françaises en 1798, mais perdue deux années plus tard, faute d'avoir pu soutenir la garnison de Vaubois ? Plus rares, les traces de l'expédition d'Égypte et de l'expédition de Syrie sont également mentionnées par ceux qui, marins et militaires, visitent Saint-Jean d'Acre, le Caire le carmel d'Haïffa<sup>1728</sup>. Des lieux riches ou lourds de souvenirs, glorieux souvent, amers toujours, qu'anime principalement la transmission orale des événements au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Très forte jusqu'au retrait au service actif des derniers vétérans au début du Second empire, cette communication subsiste toutefois encore une vingtaine d'années, avant que la mémoire de papier l'emporte dans les décennies 1880-1890.

<sup>1725</sup> À la fin de la Deuxième République, le prince Anatole de Démidoff, époux de Mathilde de Montfort, nièce de Louis-Napoléon Bonaparte, achète et rénove la résidence d'été de Napoléon I<sup>er</sup> sur l'île d'Elbe — la villa San Martino — dont il fait un des premiers musées napoléoniens du monde. Cf. *Anonyme, Musée de San Martino à l'île d'Elbe, Catalogue des objets de souvenir et d'intérêt historique réunis dans le monument érigé par le prince Anatole de Démidoff en 1856 et dans la villa habitée par l'Empereur Napoléon Premier en 1814*, Florence, Imprimerie Le Monnier, 1860.

<sup>1726</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie (...)*, op. cit., p. 149.

<sup>1727</sup> Très vive à la fin du siècle, La légende napoléonienne outre Manche, nourrit les nouvelles de Kipling et les romans, ainsi *La Grande Ombre* de Conan Doyle.

J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie (...)* op. cit., p. 149.

<sup>1728</sup> <http://napoleon-monuments.eu/Napoleon1er/Campagne1798-1801.htm>.

## 2. 1. 2. Une mémoire orale entretenue jusqu'aux dernières décennies du siècle

Dès la Restauration, le souvenir des luttes navales de la Révolution et de l'Empire repose sur une production écrite, souvent illustrée de gravures et de cartes, dont l'intensité éditoriale suit de près le rythme des affaires internationales. Parallèlement, le marché de l'édition française s'ouvre à la production maritimiste anglo-américaine<sup>1729</sup>. L'impact de ces écrits historiques et romanesques sur les jeunes officiers de marine fut-il important avant 1840 dans la transmission des combats passés ? Je ne le pense pas. Absente des programmes sous la Restauration, l'histoire navale tient une place très secondaire sur le *Borda* sous le régime des Orléans. Il faut attendre la Deuxième république et le Second empire pour que les travaux historiques de Pierre Jurien de La Gravière, dont le premier essai est publié en 1847, suscitent de fructueuses réflexions sur les guerres navales du début du siècle et poussent certains officiers de talent, comme Richild Grivel, à poursuivre dans cette voie<sup>1730</sup>. Entre 1815 et 1850, le souvenir proprement naval des combats et des entreprises maritimes des années 1792-1815 est d'abord entretenu par la transmission orale d'anecdotes et de mots « historiques » véhiculés par les vétérans des guerres du début du siècle. Loin de s'arrêter avec la disparition ou la mise à la retraite des derniers « débris de l'Empire » au milieu du siècle, cette transmission orale se poursuit, grâce à leurs derniers auditeurs, jusqu'aux années 1880.

### a. Apprendre les guerres de la Révolution et de l'Empire de la bouche de ses anciens (1815-1860 env.)

À la fin de la Restauration, tandis que les derniers « rentrés » issus du Légitimisme quittent le service actif<sup>1731</sup>, l'ossature des états-majors des bâtiments de ligne, des hôpitaux de la Marine et des arsenaux est constituée d'hommes qui ont commencé leur carrière soit durant la Révolution, soit, pour le plus grand nombre, sous le Consulat et l'Empire. Appartiennent à ces deux générations combattantes Pierre Keraudren (1769-1857), l'inamovible Inspecteur Général du service de la Santé de la Marine (1813-1845), comme le pharmacien Stanislas Banon (1776-1835), qui a fait campagne en Espagne comme en Amérique du Nord, avant d'enseigner à Toulon de 1807 à 1815. Cette présence des vétérans atteint son apogée sous la monarchie de Juillet qui, non seulement enveloppe de sa confiance ces hommes, dont la gloire couvre les circonstances douteuses du « sacre des barricades », mais fait « rentrer » ceux qui, tel Baudin, avaient quitté, volontairement ou non, le service à la fin de l'Empire<sup>1732</sup>. L'omniprésence des vétérans des guerres navales de la Révolution et de l'Empire au plus hautes fonctions avant 1860 frappe les contemporains et naturellement leurs cadets, entrés au service après 1815. Visitant, en 1831, l'escadre Roussin revenant victorieuse du Portugal, le très jeune Joinville rencontre le capitaine de vaisseau Moulac, « un rude combattant de

<sup>1729</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Frederick\\_Marryat](https://fr.wikipedia.org/wiki/Frederick_Marryat)

<sup>1730</sup> R. Grivel, *Une expédition maritime sous le Directoire* (...), *op. cit.*.

<sup>1731</sup> On pense ainsi au premier historiographe de la Marine, Jacques-Théodore Parisot.

<sup>1732</sup> Ch. Bouvet, « Un historiographe de la Marine : Augustin Jal (1795-1873) », art. cité, p. 20-40.

nos luttes maritimes avec les Anglais<sup>1733</sup> ». Attaché huit années à l'état-major de l'amiral Lalande, avant de retrouver l'escadre en 1842 sous les ordres de l'amiral Hugon, le fils de Louis-Philippe est de nouveau au contact de hautes et fortes personnalités de la marine impériale, tel le « père Danican » qui, le ventre troué, avait été « porté comme tué dans un combat avec les Anglais<sup>1734</sup> ». Appelé également à servir au Levant durant la crise de Syrie, Edmond Jurien de La Gravière évoque à plusieurs reprises ces amiraux tant français que britanniques dont la carrière navale avait commencé quatre voire cinq décennies auparavant. Ce sont également les maîtres, les officiers subalternes et les matelots ayant servi « l'Autre » que les jeunes officiers et bien des voyageurs rencontrent et côtoient. Menant en 1840 une vaste campagne lexicographique en Méditerranée, Augustin Jal, rencontre dans le port d'Ancône, un matelot croate, « parlant bien le français, ancien caporal de la Garde impériale », qui lui décrit toutes les pièces du *trabacolo* où ce vieux grognard gagnait sa vie<sup>1735</sup>. Deux décennies plus tard, Alphonse Daudet connut un vieil officier subalterne des douanes en Corse qui, bonapartiste rochefortain, aurait voulu soustraire l'Empereur aux Anglais en 1815<sup>1736</sup>. Cette proximité des vétérans des guerres impériales dépasse le seul cadre de la Marine. Ayant eu l'occasion de suivre la seconde campagne de Constantine, François d'Orléans, alors lieutenant de vaisseau, mesura l'incroyable dureté des chefs de l'armée, vieux combattants de la guerre d'Espagne, tel le « Petit Louis XI », surnom du général Valée (1773-1846), prêt à écraser ses propres colonnes par un feu de mitraille en cas de recul<sup>1737</sup>. Tout au long de la conquête, les commandants des paquebots de la ligne d'Afrique du Nord ont l'occasion de s'entretenir avec d'anciennes gloires impériales que précèdent soit leur réputation de brutalité soit leur légendaire bonhomie. Les portraits de Bugeaud et des généraux de sa génération que dresse le CF Souville, sont ainsi nourris d'anecdotes et de remarques très fines qu'il glana lors des nombreuses soirées passées en leur compagnie<sup>1738</sup>.

Comment retracer et mesurer la transmission orale des anecdotes entourant les combats et les croisières que les vétérans confient à leurs cadets ? Cette communication semble aller de soi dans les familles « militaires » ou « navales » quand un fils suit la carrière de son père qui le voit gravir les échelons de la carrière. Outre les amiraux Pierre-Roch Jurien de La Gravière et son fils Edmond, dont on sait qu'ils ont entretenu une grande complicité intellectuelle, comment ne pas penser au commandant Jean-Étienne de Martineng (1811-1887), fils du contre-amiral André de Martineng, héros du combat d'Algésiras et présent à Trafalgar<sup>1739</sup> ? L'estime que l'amiral François-Edmond Pâris portait au commandant Joseph de Bonnefoux (1782-1855), son beau-père, lui permit

<sup>1733</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>1734</sup> *Ibidem*, p. 61.

<sup>1735</sup> A. Jal, *Rapport à Monsieur le Ministre de la Marine et des Colonies sur sa mission en Italie et dans le Levant*, Paris, s. e., 1842, p. 31. Extrait des *Archives Maritimes et Coloniales* 1841.

<sup>1736</sup> Bernard Paire, « *Comme une corvette à flot...* » *Alphonse Daudet ou la fascination du naufrage*, Nîmes, C. Lacour, collection « Colporteur », 1999, p. 25-27.

<sup>1737</sup> François d'Orléans, Prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 43.

<sup>1738</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 96 et suivantes.

<sup>1739</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_demartineng\\_andre.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_demartineng_andre.htm)

d'apprendre de sa bouche les souffrances des pontons<sup>1740</sup>. Promu capitaine de frégate en 1860, le commandant Souville qui servit à plusieurs reprises en Méditerranée parle peu de son père dans ses souvenirs maritimes. Ancien pharmacien militaire, ce dernier fut réformé assez vite et s'établit dans sa province natale en tournant le dos à toute ambition militaire ou publique. L'éloge funèbre que Souville dresse de son père, lui donne toutefois l'occasion de rappeler quelques anecdotes et souvenirs de guerre que ce dernier confia au cercle domestique<sup>1741</sup>. La transmission héréditaire du témoignage de guerre est-elle si commune dans les familles militaires voire banale ?

La discrétion, l'embarras, la pudeur qui entravent le récit militaire n'étaient pas moins intenses au XIX<sup>e</sup> siècle qu'au siècle suivant. Ces entraves ont brouillé et parfois interrompu la chaîne des mémoires familiales. Ayant derrière lui une longue carrière maritime, marchande, négrière et corsaire, René-Auguste de Chateaubriand raconte quelques fragments de ses débuts à son illustre enfant, mais l'extrême isolement dans lequel s'enferment et le père, manifestement traumatisé par ses croisières négrières, et le fils, hésitant entre l'amour et la crainte, suspend définitivement cette narration<sup>1742</sup>. La mort précoce des pères comme l'éloignement de leurs enfants, appelés, dès leur sortie de Navale, à naviguer loin et longtemps, sont d'autres obstacles à la transmission orale et directe des souvenirs. Le père de l'amiral François-Ernest Fournier, né en 1842, décède quinze années après la naissance de ce « ravisé », sans avoir sans doute trouvé les occasions de lui raconter ses campagnes ni les mots pour le faire<sup>1743</sup>. Préfet maritime de Toulon (1852-1856), le VA Louis Thomas Napoléon Dubourdiou, perd enfant son père, tué au début de la bataille de Lissa, le 13 mars 1811. Ce sont ici la veuve, les camarades et les subordonnés de l'amiral Bernard Dubourdiou qui prirent prendre le relais du défunt dont le souvenir hanta la brillante carrière de son fils<sup>1744</sup>. La transmission orale des souvenirs militaires, dans une société militaire, est aussi, et surtout, un partage entre deux hommes que l'âge, l'expérience, le grade séparent, mais que peuvent réunir, à certaines heures, la similitude sociale et culturelle, la confiance, la bienveillance, l'admiration filiale<sup>1745</sup>. En d'autres termes, une filiation adoptive et par elle, la transmission d'un patrimoine de souvenirs.

Dans une célèbre nouvelle, Alfred de Vigny, lui-même confronté jeune officier à cette difficile passation des mémoires combattantes, décrit l'amitié bienveillante dont l'amiral

<sup>1740</sup> G. Barron, *Edmond Pâris (...)*, *op. cit.*, p. 40-41.

<sup>1741</sup> E. Souville, *Souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 355 ; <http://les-polonais-sous-l-empire.over-blog.com/article-somosierra-54744036.html>.

<sup>1742</sup> Ghislain de Diesbach, *Chateaubriand*, Perrin, 1995, p. 27-29.

<sup>1743</sup> P. Brière, *Le Vice-amiral E. Fournier (...)*, *op. cit.*, p. 12.

<sup>1744</sup> Art. « Dubourdiou (Louis-Thomas-Napoléon, baron) (1804-1857) », TAILLEMITE, p. 146-147 ; Hubert Granier, « Le vice-amiral Dubourdiou (1804-1857) », *Études d'Histoire maritime 12. Marins et Océans III*, Commission française d'Histoire maritime, Economica, 1992, p. 119-121.

<sup>1745</sup> Pour ce que vaut ce souvenir, je garde à l'esprit quelques anecdotes entendues d'un officier général, un ancien lieutenant de la guerre d'Algérie, alors que j'accomplissais mon service militaire en état-major en Allemagne au tout début de la décennie 1990. Ma qualité (sic) d'historien agrégé, dans une institution honorant l'Histoire, mon grade d'aspirant, me conservant dans une forme de limbe ou d'androgynie civilo-militaire, l'estime sans feinte que je portais à mes supérieurs jouèrent dans ces propos de table, mais limités à des anecdotes techniques et logistiques. Rien de guerrier, rien d'intime dans mon souvenir.

Collingwood entoure le héros, un jeune prisonnier de guerre, dont il fait son secrétaire et son confident. Cette relation paternelle et filiale entre deux « ennemis », unis par l'honneur, est-elle une pure fiction romanesque alors que les usages disciplinaires et certaines conventions sociales et professionnelles encourageaient chez les officiers supérieurs et généraux une posture marmoréenne et distante ? Ici, tout est affaire de circonstances et de confiance. Dans son portrait des marins de la monarchie de Juillet et du Second empire, Guillaume de La Landelle déplore l'isolement du capitaine de vaisseau, qui « renonce à ses goûts, à ses affections, à ses sentiments personnels. pour lui, pas d'égaux, pas de camarades, pas d'amis, jamais de naturel, jamais d'abandon. (...) Le commandant, c'est le comédien qui entre en scène et que son état-major doit obéir, craindre et respecter<sup>1746</sup> ». En multipliant les exemples et les anecdotes personnelles, La Landelle admettait, toutefois, que les « bons commandants », fermes, mais paternels, respectés et aimés, étaient assez communs<sup>1747</sup>. De tels hommes, sur lesquels l'historien peut accoler les noms des populaires amiraux Aube, Gervais et Pottier, étaient souvent de passionnants conteurs dont le train d'anecdotes s'animait au passage d'un chenal, à l'entrée d'un port, la veille de l'anniversaire d'une bataille. Ce sont bien ces commandants, mais également des quartiers-maîtres chevronnés qui, durant leur quart, lors d'une relâche ou dans le secret de leur cabine, ont rapporté leurs croisières et leurs souvenirs combattants à ceux qui leur semblaient mériter leur confiance. À peine revenu de la difficile campagne de Hollande (1832), l'amiral Pothuau, alors aspirant, passe sous les ordres du commandant Charles Baudin. Se plaisant « le soir, à bord de sa corvette, à raconter au jeune homme ses campagnes du premier Empire », Baudin lui donna une idée précise de ses missions futures comme de la tenue idéale d'un bâtiment de guerre<sup>1748</sup>. Une fois débarqué de l'*Héroïne*, Pothuau passe sous les ordres du commandant Lavaud qui, sans avoir les états de service de Baudin, avait activement servi entre 1810 et 1815<sup>1749</sup>. Naviguant en 1835 dans les eaux sud-américaines, le capitaine de frégate Joseph Pocard-Kerviler, alors lieutenant de vaisseau, s'entretient longuement durant les quarts avec un ancien officier général de la marine espagnole, vétéran de la bataille de Trafalgar qui avait, dans les rangs du régiment de marine espagnole, pris part à la bataille de Baylen. « Cela valait cent fois les lectures insipides des voyages », note, charmé le jeune officier, qui ne cesse de louer la courtoisie et l'extraordinaire mémoire de ce vieil officier<sup>1750</sup>. Embarquant à 13 ans en 1854, Fisher fut quelque peu protégé par le tout dernier capitaine de vaisseau de Nelson, l'amiral Parker (1781-1866), alors au terme d'une carrière navale d'un demi-siècle. De ce Nestor nelsonien, Fisher entendit quelques anecdotes du temps des *French Wars*<sup>1751</sup>. Toute fondée sur la confiance, cette transmission, suppose de celui qui reçoit le propos du tact et des traits portant le

<sup>1746</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer (...)*, *op. cit.*, p. 72.

<sup>1747</sup> *Ibidem*, p. 86, 100.

<sup>1748</sup> Alfred Barbou, *L'Amiral Pothuau*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>1749</sup> *Ibidem*, p. 18 ; Art. « Lavaud (Charles-François) (1798-1878) », TAILLEMITE, p. 313.

<sup>1750</sup> Joseph Pocard-Kerviler, *Mémoires d'un capitaine de frégate, II. Campagnes du nouveau monde, 1834-1839*, Archives familiales, 2010, p. 102.

<sup>1751</sup> Anecdote rapportée par C. Martin : Christopher Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : : entre rival au long cours et allié inutile », *Revue d'Histoire maritime*, vol. 20, 2015, p. 121, note 4.

narrateur à le croire digne de ce passage de témoin. Quelques liens familiaux, et régionaux facilitent naturellement ces échanges<sup>1752</sup>. Alors que Pocard-Kerviler était élève de la Marine, l'étiquette sévère régnant sur la *Sirène*, frégate déployée au Levant avant la bataille de Navarin, était corrigée par la bienveillance du commandant, un compatriote morbihanais, un ancien ami de son père, qui, hors du service, se montrait « un homme très aimable<sup>1753</sup> ». C'est à Lalande (1787-1844), vétéran des combats des Sables d'Olonnes, que le préfet de Rochefort, le contre-amiral Jurien de La Gravière, confie son fils, —le futur amiral Pierre Jurien de La Gravière —, revenu de deux éprouvantes campagnes<sup>1754</sup>. Protégé du baron de La Susse (1788-1860), un ami de sa famille, l'amiral La Roncière Le Noury fut son aide de camp puis son CEM. Autant d'occasions pour ces jeunes hommes « bien nés » d'entendre leurs chefs rapporter des souvenirs du début du siècle, voire de la marine révolutionnaire. Le futur amiral Alfred Pothuau (1815-1882), lié par sa tante maternelle à l'amiral Duperré (1775-1846), dont il fut un temps l'officier d'ordonnance, a l'occasion de l'entendre raconter ses campagnes<sup>1755</sup>. Aide de camp de l'amiral Roussin, quand ce dernier achevait, en 1843, sa carrière à la tête du ministère de la Marine, Jurien de La Gravière enregistra littéralement les propos du ministre, un ancien second du commandant Bouvet, une des gloires invaincues de la marine impériale. Bien plus que ses exploits à la tête de l'escadre qui força le Tage en 1831, l'amiral Roussin ne se lassait pas de raconter à son protégé ses croisières dans l'Océan Indien, le seul théâtre maritime où la Royale tint tête à sa rivale<sup>1756</sup>.

### **b. Les Polycarpe de la Marine : d'une mémoire partiellement orale à l'hégémonique mémoire de papier (1860-1890 environ)**

Au début des années 1860, le vieillissement comme l'amenuisement numérique des derniers vétérans et témoins du premier Empire – le commandant Bonnefoux, comme les amiraux Gicquel des Touches, Hugon, Hamelin et Martineng — encouragent les derniers débris de l'Empire soit à reprendre leurs journaux soit à coucher par écrit leurs souvenirs. Réunie à la fin du siècle, une grande partie de ces témoignages est publiée pour le grand public. Rédigés à la fin de la monarchie de Juillet, les souvenirs de l'amiral Baudin, un des grands capitaines de la fin de l'Empire, sont confiés à ses proches puis laissés à la disposition d'un de ses anciens subordonnés, l'amiral-académicien Jurien de La Gravière. Reprenant le manuscrit, ce dernier en donne une version abrégée et commentée en 1888, six années après avoir publié chez Plon une vie de l'amiral Roussin, toute pétrie d'anecdotes entendues de la bouche même de l'amiral<sup>1757</sup>.

<sup>1752</sup> C. Martin « La Marine nationale (...) », art. cité, p. 121.

<sup>1753</sup> J. Pocard-Kerviler, *Mémoires (...)*, I, *Campagnes du Levant (1826-1834)*, Archives familiales, 2010, p. 59.

<sup>1754</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, op. cit., p. 26-42 ; SALKIN-LAPARRA, p. 396-397 ; art. « Lalande (Julien-Pierre) (1787-1844) », TAILLEMITE, p. 294-295.

<sup>1755</sup> Le prénom d'Alfred, que sa famille employa toujours, n'est pas enregistré sur l'état-civil. Art. « Pothuau (Louis-Pierre-Alexis) (1815-1882) », TAILLEMITE, p. 429-430.

<sup>1756</sup> VA Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois*, Paris, Plon, 2<sup>e</sup> édition, 1882, p. 313-325.

<sup>1757</sup> *Idem*, *L'Amiral Baudin*, Plon 1888, p. 45.

Après le décès des tout derniers vétérans des *French Wars*, la transmission orale de leurs croisières comme de leurs combats est maintenue deux décennies encore. Les officiers supérieurs et les jeunes amiraux de la marine de Napoléon III et de la jeune III<sup>e</sup> République — Jurien de La Gravière, Page, Courbet, Pottier, Jaurès, Fournier — commandés par d'anciens capitaines de frégate et de vaisseau des guerres de la Révolution et de l'Empire avaient reçus des « vieux de la vieille » tout un havresac de propos, d'anecdotes et d'images qu'ils répétèrent à leurs cadets. Le souvenir « vivant » de ces faits et de ces récits s'estompe toutefois, inévitablement, après 1880-1890 quand les derniers auditeurs des vétérans de Trafalgar — ainsi Joinville — se consacrent à la publication de leurs souvenirs<sup>1758</sup>. C'est alors, mais alors seulement, que la mémoire orale cède toute la place à une pure mémoire de papier, parfois savante, nostalgique, et souvent truffée d'anecdotes semi-légendaires. Publiés à la fin du siècle, les écrits historiques de l'amiral Jurien de La Gravière sont riches d'anecdotes biographiques que son père, les amis de ce dernier, tels l'amiral Roussin, comme les matelots du pont lui avaient confiées et répétées tout au long de sa jeunesse. Au terme de sa vie, le prince de Joinville (1818-1900) note dans les *Vieux Souvenirs* les paroles entendues de la bouche des héros malheureux des guerres de la Révolution et de l'Empire :

« Il fallait entendre d'Houtedot raconter Trafalgar où il était comme aspirant sur le vaisseau de son oncle, l'amiral Magon ; comment lui, d'Houedetot, étendu sur la dunette, les jambes brisées par un éclat, avait vu son oncle l'amiral recevoir le coup mortel au moment où, blessé déjà, (...) il s'élançait sur le bastingage en criant à son équipage 'Je promets la croix au premier qui sautera à bord du bateau que je vais aborder'<sup>1759</sup> ».

Cette anthologie de beaux faits d'armes et de déclarations héroïques s'enrichit au fil des années de développements nouveaux, parfois pittoresques<sup>1760</sup>, comme en témoignent, à la Belle Epoque, la mode des livres de guerre-fiction anglophobes. Les rapports officiels sont parfois l'écho de cette mémoire de papier, bien idéalisée. Ayant vu de fort près le *Lily*, un croiseur anglais, le commandant en second du *Cécille* de l'escadre de réserve se dit frappé par « la cordialité qui existait entre marins et officiers. Les fêtes, les jeux des uns étaient les jeux et les fêtes des autres ». Pensant peut-être aux récits de Jurien de La Gravière, le CV Boisse poursuit par cette évocation d'un passé désormais lointain : « En France, au contraire, que reste-t-il de l'intimité décrite par les auteurs qui nous racontent la vie à bord au commencement du siècle<sup>1761</sup>? ». Le même officier conclut son rapport invitant au zèle, par l'évocation d'un héros du romancier britannique Frederick Marryat, qui avait jeune homme combattu sous les ordres de lord Cochrane<sup>1762</sup>.

<sup>1758</sup> Cette passation d'une mémoire sur trois générations de témoins, accentuée par leur grand âge, est bien connue des spécialistes d'histoire religieuse et trouve son illustration classique dans la tradition johannique que saint Polycarpe, disciple de l'apôtre de Patmos alors très âgé, transmet à son tour à saint Irénée, dernier dépositaire de la mémoire vive des cercles ayant connu l'évangéliste.

<sup>1759</sup> François d'Orléans, Prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>1760</sup> Sur la mutation de ces images d'Épinal - la perte du *Vengeur*, les mutilations de l'amiral François Paul de Brueys d'Aigalliers - , le livre de Michèle Battesti sur la bataille d'Aboukir est très riche et très inspirante. Nous devons beaucoup à sa lecture : M. Battesti, *La bataille d'Aboukir*, *op. cit.*.

<sup>1761</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, CV Boisse au commandant du *Cécille*, 15 août 1892.

<sup>1762</sup> *Ibidem* ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Frederick\\_Marryat](https://fr.wikipedia.org/wiki/Frederick_Marryat).

Cette histoire corporatiste trouve dans le souvenir des luttes en Méditerranée un intérêt particulier. Quand les tensions sur la Tunisie et l'Égypte se font plus vives dans les années 1880-1890, les marins français trouvent dans les récits publiés des vétérans du début du siècle, tout particulièrement l'ancien corsaire Louis Garneray (1783-1857), comme dans l'abondante production picturale, romanesque et historique de nouvelles images pour dessiner la figure d'une marine audacieuse, mais victime du mauvais sort et d'un ennemi tenace. Cet antagonisme, que réveillent la neutralité britannique en 1870 et surtout la crise de Fachoda en 1898, n'explique pas tout. Le passé des anciennes luttes navales est entretenu parce qu'il n'a pas de concurrence. La perspective d'une lutte contre les deux puissances méditerranéennes de la Triplice, l'Italie et l'Autriche, est dominante avant 1898 certes, mais sur quels souvenirs maritimes entretenir l'animosité ? La rivalité franco-autrichienne en Italie fut essentiellement terrestre, les Impériaux se refusant de sortir de Venise en 1859. Quant aux Italiens, les mémoires navales des deux nations sont placées sous le signe de l'alliance (1854 ; 1859), les confrontations navales d'un passé lointain, ainsi les heurts de 1793 entre les marines piémontaise et républicaine, étant plongées dans le plus obscur oubli. Il en va tout autrement de la mémoire navale franco-britannique.

## **2. 2. Sous les monarchies constitutionnelles, une grandeur navale restaurée, mais voilée**

Admirateurs lucides des marines anglo-saxonnes, anglaises et américaines, parfois nostalgiques de l'Empire et de ses occasions ratées, les marins n'ont pas accueilli sans arrière-pensées la Restauration dont la politique navale oscilla longtemps entre la confiance que l'on pouvait avoir envers une arme très patriotique et la répression policière, l'oubli du passé et le favoritisme partisan. Les chefs de la marine n'en ont pas été moins reconnaissants aux derniers Bourbons d'avoir réparé leurs premières erreurs et leurs grandes maladroites des années 1814-1815 et, d'avoir traité les meilleurs marins — Rigny et le baron Hamelin — avec beaucoup de tact. Une certaine intelligence géopolitique comme le souci d'un redressement naval ont également été portés au crédit de la Restauration. Plusieurs hauts faits d'armes permettent enfin l'ébauche d'une mémoire combattante et héroïque que la monarchie de Juillet poursuit. Sous le Second empire et jusqu'aux affaires de Tunisie de 1881, cette mémoire s'enrichit malgré la modestie relative des entreprises militaires, le gros des combats se portant au-delà de la Méditerranée.

### **2. 2 .1. L'ébauche d'une première mémoire combattante dans les dernières années de la Restauration**

Discrète dans les premières années de la Restauration et voilée par des mesures impopulaires et maladroites, l'action de la Marine n'échappe plus à l'attention du public après 1825, quand les forces navales reçoivent la mission de mener des missions humanitaires en mer Égée. La magnifique tenue des équipages engagés durant la bataille de Navarin, l'excellence logistique de l'expédition d'Alger, le succès du débarquement de Sidi Feruch montrent en effet le chemin accompli depuis le début du siècle. L'ampleur et la variété des publications et des oeuvres que suscitent ces opérations témoignent d'un engouement mêlé d'étonnement et de fierté, tant la Marine semblait vouée, depuis des décennies, aux échecs comme aux désastres. Les tableaux, les poèmes

épiques, les panoramas, — un genre que le colonel Langlois popularise alors — , célèbrent le duel d'artillerie de Navarin où les marins de Rigny renouent avec un passé que l'on croyait disparu depuis Suffren<sup>1763</sup>. La mort de Bisson, le « D'Assas de la Marine », sautant avec sa prise plutôt que de la laisser aux mains de forbans grecs, est célébrée dans sa petite patrie (Guémené-Lorient) comme dans le reste du pays<sup>1764</sup>. Suivant une tradition ouverte à la fin de l'Ancien régime, l'onomastique navale s'inspire des entreprises récentes<sup>1765</sup>. On donne au *Centaure*, un des navires de l'escadre de Brest qui avait bloqué la rade de Cadix, le nom du fort de *Santi-Petri* qu'il avait alors bombardé<sup>1766</sup>. Dès 1828 et pendant près d'un siècle et demi, la Marine donne le nom de Bisson à une unité de second rang<sup>1767</sup>. Les marins ont participé à cette popularité nouvelle, qu'ils ont vécue comme une forme de réhabilitation. Ancien chirurgien auxiliaire de la Marine, Eugène Sue a ainsi laissé une description romancée de la bataille de Navarin qu'il n'avait pas vue, puisque son poste se trouvait à fond de cale, mais dont il entendit les péripéties de la bouche des officiers de son navire. L'amiral Jurien de La Gravière comme le capitaine de frégate Joseph Pocard-Kerviler, un vétéran de Navarin, ont également contribué par leurs écrits à envelopper l'histoire de la station du Levant d'un habit d'anecdotes et de figures pittoresques (le « forban grec ») que l'on retrouve jusqu'au tournant du siècle. Quand la destruction des pratiques catholiques publiques et les considérations sociales dominent les débats maritimes à la Belle Époque, les mémorialistes conservateurs opposent l'esprit de croisade et d'honneur aux basses manoeuvres de la république franc-maçonne<sup>1768</sup>.

### 2. 2. 2. Au crédit de Louis-Philippe : l'émergence de l'escadre d'évolutions et le succès de Mogador (1844)

La monarchie de Juillet n'accomplit pas en Méditerranée les mêmes hauts faits d'armes qui avaient rythmé les dernières années du régime précédent. Les obligations logistiques et sanitaires au profit de l'armée d'Afrique, les missions humanitaires en Catalogne comme au Liban (1840 ; 1845), les déploiements navals en Italie n'attirent guère l'attention de l'opinion instruite suivant de près, en revanche, les entreprises militaires en Algérie. La Marine se bat certes, mais sur d'autres théâtres, parfois proches, —le Maroc Atlantique (Mogador) —, et le plus souvent lointains : Veracruz, Tahiti et le Rio de Plata. L'action navale en Méditerranée

<sup>1763</sup>Barthélemy Jobert et Pascal Torrès, « Épisode de la bataille navale de Navarin », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 28 Mars 2017. URL : <http://www.histoire-image.org/etudes/episode-bataille-navale-navarin>.

<sup>1764</sup>A. Fresse-Montval, *La France illustrée par ses marins (...)*, *op. cit.*, p. 228-231.

<sup>1765</sup>C. Pellarin, *Souvenirs anecdotiques (...)*, *op. cit.*, p. 27 ; Martine Acerra, « La symbolique des noms de navires de guerre dans la marine française (1661-1815) », *Histoire, économie et société*, 1, 1997, 16<sup>ème</sup> année, p. 45-61.

<sup>1766</sup>C. Pellarin, *Souvenirs anecdotiques(...)*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>1767</sup> Bruno Bisson, « L'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson (1796-1827): chemins de mémoire », *Chronique d'Histoire maritime*, n° 71, 2011, p. 108 et 111.

<sup>1768</sup> On se reportera ici aux écrits de J. de la Faye sur l'amiral Courbet et la dynastie navale des Du Petit-Thouars, publiés dans la collection de la « Bibliothèque Historique & littéraire » de la librairie Bloud et Barral (ultérieurement Bloud et Gay), spécialisée dans la littérature patriotique et catholique. Cf. Anne-Lise Péréon, *La Librairie Bloud et Gay entre 1911 et 1939*, Mémoire de D.E.A. d'Histoire contemporaine, juillet 1992, Université de Paris IV - Sorbonne.

semble en revanche frappée de paralysie. L'opposition tient ainsi rigueur au gouvernement d'avoir laissé passer une occasion inespérée en refusant, au second semestre 1840, de soutenir les armes à la main la cause d'un Méhémet Ali souvent perçu comme le plus pur modèle oriental du despotisme éclairé. Le rappel des forces de l'amiral Lalande, avant l'engagement des opérations alliées contre l'Égypte en septembre-octobre 1840, fut dénoncé comme une énième et bien amère reddition devant les volontés anglaises<sup>1769</sup>. Dans les milieux hostiles à la politique de Guizot, qui ne lui pardonnèrent jamais l'apaisement de 1840 et le règlement des tensions anglo-britanniques, nul ne doute que le départ du contre-amiral Lalande ait été imposé à Paris.

Comme l'immense majorité de leurs contemporains, les marins français ont alors vu dans le règlement de la question d'Orient une reculade de la France. Le prince de Joinville, qui l'évoque dans ses célèbres *Notes*, publiées en 1844 dans la *Revue des Mondes*, revient longuement sur cette crise dans les *Vieux Souvenirs 1818-1848*, édités en 1894<sup>1770</sup>. Publié en 1888 dans la *Revue Maritime et Coloniale* avant d'être tiré à part l'année suivante, le journal du contre-amiral Du Pin de Saint-André rapporte les impressions amères de ses camarades<sup>1771</sup> que ce dernier, alors très jeune officier, avait notées, après le retrait des vaisseaux de Lalande « tout aussi beaux, tout aussi forts, mais hélas ! tout aussi inutiles »<sup>1772</sup>. Les résultats obtenus depuis la formation d'une escadre d'évolutions entre 1832 et la fin de la monarchie de Juillet ont, néanmoins été portés au crédit de la Maison d'Orléans. La Marine a d'autant moins sévèrement jugé la prudence du gouvernement que la France retrouve, dès 1842-1843, son influence en Syrie comme au Liban ce dont les marins se rendent vite compte. La prise de Mogador en 1844, « à la barbe de l'Angleterre », dont le prince de Joinville est le maître d'oeuvre paraît enfin corriger en Afrique du Nord le revers de 1840. L'animosité de la Deuxième République et du Second empire envers les Orléans devait prévenir la célébration publique de ce beau fait d'armes<sup>1773</sup>. La Marine, il est vrai, s'est montrée moins ingrate. Sous le Second empire, les essais navals et historiques du prince de Joinville sont publiés ou réédités et trouvent une audience d'autant plus grande que, sur des points aussi importants que la guerre navale de siège et les raids amphibies, le fils de Louis-Philippe avait été assez clairvoyant<sup>1774</sup>. Son rôle comme l'héroïsme du prince, salué en

<sup>1769</sup>« Journal de Jean-François Brousmiche », Août 1844, cité par Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...), op. cit.*, p. 200.

<sup>1770</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs*, p. 61, 70, 78-79

<sup>1771</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841. Journal d'un officier de la station du Levant », *Revue Maritime et Coloniale*, 1888, p. 86-108.

<sup>1772</sup> *Id.*, *Affaires d'Orient en 1839-1840-1841. Journal d'un officier de la station du Levant*, Paris, tiré à part, 1889, p. 52. Le tiré à part reprend intégralement les souvenirs publiés dans la *Revue Maritime et Coloniale* en 1888-1889.

<sup>1773</sup> Pour s'en tenir à l'onomastique navale, presque rien. Tout au plus, identifie-t-on un CT *Mogador* dans l'entre-deux-guerres. Pas un seul navire ne sera nommé *Prince-de-Joinville*. Après le désarmement de la *Belle-Poule*, le nom de cette célèbre frégate, qui ramena les cendres de l'Empereur, ne fut pas donné à un navire de guerre avant la construction d'une goélette d'entraînement qui, employée par les FNFL est toujours en service.

Art. « FNFL : les écoles des marins », Émile Chaline, dans François Broche, Georges Caïtucoli et Jean-François Muracciole, *Dictionnaire de la France Libre*, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2010, p. 600.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Belle\\_Poule\\_\(1932\)#Bâtiments\\_ayant\\_porté\\_le\\_même\\_nom](https://fr.wikipedia.org/wiki/Belle_Poule_(1932)#Bâtiments_ayant_porté_le_même_nom)

<sup>1774</sup> Anonyme (Prince de Joinville), *Essais sur la Marine française*, Paris, Amyot, 1853, p. 176-177, 185.

1867 par l'ancien historiographe de la Marine, Augustin Jal<sup>1775</sup> facilitèrent sa populaire réintégration dans son arme d'origine, le 28 février 1872, avec le grade de vice-amiral et, comme le veut la règle, dans la 1<sup>re</sup> section de l'État-Major<sup>1776</sup>. Le nouveau régime ne devait pas toutefois aller plus loin qu'une réintégration professionnelle et refusa à ce grand marin tout hommage soit onomastique soit odonymique que la difficile acceptation de la République rendait en outre totalement inacceptable<sup>1777</sup>.

### **2. 2. 3. Le Second empire et la III<sup>e</sup> République : des régimes navalistes appréciés, mais bien des occasions perdues avant 1882**

Alors que la mémoire navale de la Deuxième République est obscurcie par le souvenir des troubles sociaux et politiques du premier semestre 1848, le Second empire est immédiatement et durablement associé à une politique de grandeur impériale, diplomatique et navale. Le Grand Corps apprécie la cohérence d'une politique navale ambitieuse assurant à la France dans les eaux euro-méditerranéennes une certaine capacité de dissuasion face au Royaume-Uni et les moyens de mener, contre les puissances secondaires, une politique d'ingérence navale et amphibie très étendue. Jusqu'à la conquête de la Tunisie, la III<sup>e</sup> République poursuit, non sans mal, les grandes lignes de cette politique à laquelle contribue la sélection des meilleurs chefs à la tête de l'escadre et des meilleures unités. L'estime du commandement pour le régime impérial n'en est pas moins troublée par le sentiment d'un grand gâchis. La politique italienne et romaine paraît une grande faute puisqu'elle précipite l'unification péninsulaire et donne ultérieurement à la Duplice un allié de revers sur nos côtes provençales et notre frontière alpine. L'action navale et militaire de la France au Levant en 1860, hésitant entre l'ingérence humanitaire et les contraintes du concert des nations, suscite l'indignation des partisans d'un engagement net au Liban. Ce que les marins peinent surtout à admettre (et à pardonner) est le rôle très largement logistique que leur supériorité écrasante leur permet de jouer en mer Noire en 1855, dans l'Adriatique en 1859 puis en 1870 en Méditerranée occidentale. L'arrêt soudain des combats en 1859 est ainsi vécu avec une profonde amertume par des marins qui ont l'impression de se voir voler cette « grande » bataille que le siège de Venise devait être. En poursuivant dans leurs grandes lignes les éléments de la politique méditerranéenne du Second empire, la III<sup>e</sup> République emporte l'estime durable et la reconnaissance d'une élite formée sous la monarchie de Juillet puis appelée à commander sous l'empire. La restauration rapide de l'escadre puis de la station du Levant, le succès écrasant des frappes amphibies en Tunisie en 1881, la certitude de l'emporter sur les Italiens et les Autrichiens, qui est absolue avant 1885, le sentiment unanime de rester le seul *challenger* des Britanniques contribuent à cette satisfaction.

### **2. 3. Une masse dispersée de reliques, de trophées et de documents**

<sup>1775</sup> Art. « Suffren (les vaisseaux *le*) », A. Jal, *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire errata et supplément pour tous les dictionnaires historiques d'après les documents authentiques inédits*, Paris, Henri Plon, Imprimeur-éditeur, 1867, p. 1158.

<sup>1776</sup> SHD-V-M, BB 8-1787 bis, « Note pour la direction du Personnel », 28 février 1872.

<sup>1777</sup> Pas de monument bien sûr (statue, colonne) en Méropole. Le petit diorama célébrant la prise de Mogador en 1844 (Inv. 53 OA 8) que l'on a rangé dans les réserves du musée de Toulon depuis quelques années, est une oeuvre du second XX<sup>e</sup> siècle.

Tout devait contribuer, au XIX<sup>e</sup> siècle, à rassembler rapidement en France les représentations, les reliques comme les trophées que ramènent les vétérans des campagnes navales et amphibies. Non seulement, la capitale se dote, dès 1827, d'un musée naval, qui jouit d'une certaine et durable notoriété, mais également d'antennes dans les ports de guerre<sup>1778</sup>. En outre, les opérations ultramarines, proches ou lointaines, comme les manifestations de la puissance maritime, telles que les revues navales ou les visites d'État dans les ports de guerre, sont l'objet de commandes picturales<sup>1779</sup>. Tout au long du siècle, ces commandes sont confiées à une exceptionnelle suite de peintres de grand talent : Ambroise Louis Garneray (1783-1857), Théodore Gudin (1802-1880), Barthélémy Lauvergne (1805-1871), Auguste Mayer (1805-1890), Léon Morel-Fatio (1810-1871), Félix Jourdan (1818-1886) et Félix Ziem (1821-1911). Peintres officiels de la Marine ou non, ces hommes disposent du soutien de l'institution<sup>1780</sup>. Les marins eux-mêmes ont produit et commandé d'innombrables témoignages de leurs combats et de leurs campagnes qu'ils destinaient à leurs proches. Les dessinateurs, les aquarellistes, les photographes talentueux ne manquent pas au sein des états-majors<sup>1781</sup>, mais les ouvriers spécialisés des arsenaux produisent aussi des maquettes de grande qualité. Ces derniers réalisent également des dioramas d'une remarquable finesse d'exécution<sup>1782</sup>. L'attention du public, enfin, est attirée par la médiatisation de grands engagements. Des dizaines de gravures, de poèmes et le spectaculaire panorama parisien du colonel Langlois (1789-1870) font ainsi voir et connaître les grandes péripéties de Navarin<sup>1783</sup>. Suivant ce succès, cet étonnant artiste réalise et expose de nouvelles compositions panoramiques pour illustrer la prise d'Alger, le siège de Sébastopol et la bataille de Solferino<sup>1784</sup>. À ces oeuvres diverses s'ajoute enfin l'habituelle moisson des trophées pris au combat dont le partage suit d'anciennes règles<sup>1785</sup>. Témoignant du courage des combattants, les trophées les plus symboliques de la victoire — les

---

<sup>1778</sup> Établi au Louvre, le musée de la Marine est invité, en 1937, à déménager ses collections au Palais de Chaillot où une exposition est organisée en juin 1943. Le déménagement définitif au Trocadéro se fit après la guerre. A.M.M. de service, « Du Louvre à Chaillot. Le Musée de la Marine dans la tourmente. Nouvelles acquisitions et projets en cours », *Neptunia*, 1, 1<sup>er</sup> trimestre 1946, p.2-10. Ce numéro se trouve intégralement en format PDF sur le site de la revue *Neptunia*.

<sup>1779</sup> À titre d'exemple : « Félix Ziem, Toulon, visite du président Loubet aux escadres française et italienne, 10 avril 1901 », in Ouvrage coll., *Trésors du Musée national de la Marine*, Paris, Réunion des Musées nationaux, 2006, p. 65.

<sup>1780</sup> M. Rey, *L'impact iconographique ...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 56-71 ; <https://peintres-officiels-de-la-marine.com/huile/gudin.htm> ; <http://mnm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/9998>

<sup>1781</sup> Musée national de la Marine, *Lumineuse Algérie (1830-1930), sous le regard des peintres de marines*, Paris, Musée national de la Marine, 2010, p.7-8 ; François Bellec, *Carnets de voyages des Peintres de la Marine*, Marine nationale, Ouest-France, 2007.

<sup>1782</sup> À titre d'exemple, la maquette dite « Joannis » : Anonyme, « Restauration d'un diorama. L'abattage de l'obélisque de Louxor », *Neptunia*, 273, mars 2014, p. 46-47.

<sup>1783</sup> Musée des Beaux-Arts de Caen, *Jean-Charles Langlois 1789-1870 (...)*, *op. cit.*, p. 59-70.

<sup>1784</sup> Musée des Beaux-Arts de Caen, *Jean-Charles Langlois (1789-1870). Le spectacle de l'Histoire*, Paris, Somogy-Musée des Beaux-Arts de Caen, 2005 ; Moeata Rey, *L'impact iconographique (...)*, *op. cit.*, vol. 1.

<sup>1785</sup> Raymond Frémy, « Navarin vu par un enseigne », Comité de Documentation Historique de la Marine, Communications 1988-1989, p. 9-10.

drapeaux et les canons ennemis — sont voués à rejoindre les institutions militaires — les Invalides — comme les musées d'armes régimentaires. Les officiers conservent en revanche les armes individuelles prises au combat ou qui leur rappellent des moments dramatiques. S'illustrant lors de l'abordage de la *Grande Sultane*, la seule frégate turque qui amena son pavillon le 20 octobre 1827, l'élève Fournas reçut du commandant Hugon « le sabre du capitaine turc qu'il était allé chercher<sup>1786</sup> ». Dans sa demeure parisienne, l'amiral de Dompierre d'Hornoy exposait son sabre, « tortillé comme une vrille » par le coup qui frappa la dunette du *Ville-de-Paris*, le 17 septembre 1854<sup>1787</sup>. Reliques et trophées, les armes, ne forment qu'une infime partie de ces grandes collectes plus ou moins licites et tolérées qui suivent la prise d'une ville — Sébastopol, Sfax — comme toute campagne ultra-marine. Futur ministre de la Marine (Janvier-Novembre 1893), l'aspirant Henri Rieunier trouve dans les décombres de Sébastopol une gravure de l'impératrice Federovna (1798-1860), l'épouse du tsar Nicolas I<sup>er</sup> qu'il ramène en France en écrivant au bas de ce souvenir de guerre : « pris à Sébastopol en octobre 1855<sup>1788</sup> ». Pour d'autres, la victoire ouvre la porte à une forme de tourisme militaire. Mu par une insatiable curiosité militaire et savante, le LV Doudart de Lagrée, qui avait tant pesté d'avoir été tenu loin du front, se console, une fois pris Sébastopol, en arpentant « les batteries russes » et en visitant « tous ces lieux célèbres<sup>1789</sup> ». Que l'on ne s'y trompe pas, les Alliés comme leurs partenaires turcs appliquèrent, sans modération, les vieilles coutumes du pillage et du saccage, ce que signale, navré, le médecin Charles Coquerel à son pasteur de frère au lendemain de la prise de Kertch en juin 1855 :

« On a tout brisé, tout abîmé; le pavé du temple est couvert de débris de vases étrusques, les petits bronzes et les médailles ont été enlevés et brutalement; j'ai vu des officiers anglais faire enlever par leurs matelots jusqu'aux casiers et aux vitrines qui renfermaient les médailles et les statuettes. Il ne reste plus que les pièces trop grosses pour emporter. Je ne puis te dire le sentiment de dégoût et de tristesse qu'on éprouve en voyant ce ravage. Que doit penser des barbares modernes l'âme de Mithridate qui erre peut-être encore dans les lieux de son ancienne gloire ?<sup>1790</sup> ».

Le butin ramené est parfois bien banal ou fort prosaïque. Admettant que l'arrivée tardive de son navire avait privé l'équipage du *Montézuma* des grands plaisirs du pillage, le même Coquerel se réjouissait d'avoir pu récupérer dans les décombres des villas de Kertch une glacière<sup>1791</sup>. Quatre années plus tard, un de ses confrères servant dans l'Adriatique rapporte dans ses mémoires le partage du butin après la prise d'un trois mâts de la marine marchande autrichienne. Point de trophée ici, mais une moisson de butins gustatifs.

<sup>1786</sup> Anonyme, « Souvenirs d'un vieux capitaine de frégate publiés par son fils (suite). Bataille de Navarin (20 octobre 1827), *Revue de Bretagne, de Vendée et d'Anjou*, t. V, 35<sup>e</sup> année, 1891, p. 218.

<sup>1787</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 98.

<sup>1788</sup> La gravure se trouve toujours dans la famille. [http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/rieunier\\_crimeejdb.pdf](http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/rieunier_crimeejdb.pdf).

<sup>1789</sup> B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 80.

<sup>1790</sup> Charles Coquerel à son frère Athanase, 12 juin 1855, COQUEREL, p. 191.

<sup>1791</sup> *Ibidem*.

« Il revenait du Levant, et était chargé principalement de vin de Chypre et de sucre raffiné. Tout cela fut distribué aux états-majors et aux équipages, et, pour ma part, je rapportai à la maison une dame Jeanne de vin de Chypre qui nous fit à tous bien plaisir <sup>1792</sup>»

Que dire enfin de ces gargoulettes en terre volées par des marins à Sfax, le 16 juillet 1881, mais qu'un officier (protestant ?), rapporte un correspondant de guerre, fait jeter à l'eau ? Au lendemain de cette journée de combats de rues, marquée par l'exécution de centaines de prisonniers, le même Dick de Lonlay voit des soldats qui, « fouillant les maisons » et dénichant de « nombreuses défroques féminines », s'habillent « en femmes juives et arabes<sup>1793</sup> ». À ces banales pilleries, s'ajoutent les *militaria* inauthentiques comme les divers brimborions que les marins achètent qui dans un souk, qui chez un brocanteur<sup>1794</sup>. Pendant plusieurs décennies, ces dizaines d'objets et de souvenirs, donnés ou cédés, occupent les étagères, les coffres ou les greniers des marins et de leurs familles, avant de finir dispersés sur une brocante provinciale où leur valeur documentaire est désormais effacée. Qu'en est-il des pièces les plus nobles — trophées, marines, armes et maquettes — que les combats comme les croisières avaient suscitées et produites ? Pour des raisons tout à la fois conjoncturelles et institutionnelles, les pièces les plus spectaculaires ont été dispersées entre les musées parisiens et provinciaux et les ports de guerre, particulièrement les musées navals du Louvre et de Toulon que tout désignait pourtant pour être les principaux reliquaires de l'aventure impériale.

### 2. 3. 1. Le musée naval du Louvre : un musée de la technique et des explorations

Initialement conçu en 1827 pour promouvoir l'excellence technique et savante des forces navales et réhabiliter leurs missions publiques, le musée de la Marine devient, les décennies suivantes, un musée des explorations ultra-marines et des sciences navales<sup>1795</sup>. Tel qu'il apparaît dans les rares articles et notices qui lui sont consacrés avant 1870, le musée naval du Louvre est le conservatoire de modèles d'excellence, souvent fabriqués dans les arsenaux, mais également un musée d'ethnographie dont les murs sont ornés d'armes exotiques -« lances, casses têtes, massues, flèches, javelots des indigènes de l'Océanie » — qui ne sont pas sans faire penser (en moins pittoresque) aux panoplies de Tartarin de Tarascon<sup>1796</sup>. Si les armes portatives et les bouches à feu sont exposées ou représentées par des modèles réduits, les faits d'armes comme les entreprises

<sup>1792</sup> Charles-Henri de Lespinois, *Mémoires* (année 1859), Retranscrit sur [http://dossiersmarine2.fr/tem\\_les1.htm](http://dossiersmarine2.fr/tem_les1.htm).

<sup>1793</sup> Martial de Pradel de Lamase, « La Marine et l'expédition de Tunisie », s. l., 1955. Tiré à part de la *Revue Historique de l'Armée*, 1955, n° 1, p. 48-49 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Dick\\_de\\_Lonlay](https://fr.wikipedia.org/wiki/Dick_de_Lonlay).

<sup>1794</sup> D. de Lonlay (pseudonyme de Georges Hardouin), *En Tunisie. Souvenirs de sept mois de campagne*, Paris, Dentu, 3<sup>ème</sup> édition, 1882, p. 226.

<sup>1795</sup> J.- A. Caillé, *Considérations d'art et de politique, à propos du musée de la marine au Louvre*, Paris, Dolin, 1839, p. 10-17.

<sup>1796</sup> Anonyme, « Le musée naval de la Marine », *Le magasin pittoresque*, 1847, Paris, p. 14.

coloniales tiennent une place très secondaire et dispersée<sup>1797</sup>. Dans la notice détaillée qu'il consacre au musée dont il fut conservateur sous le Second empire, Antoine-Léon Morel-Fatio (1810-1871) distingue quatre espaces (« ports et arsenaux, construction navale, modèles de bâtiments, objets d'arts et pièces historiques) où les pièces relatives aux combats passés, telles que le combat du *Guillaume-Tell* devant Malte en 1800, sont perdues au milieu des ancres, des maquettes et des dessins « exotiques » de pirogues et de jonques<sup>1798</sup>. L'orientation muséographique entre 1871 et 1893, sous l'égide de l'amiral Pâris, et de ses deux successeurs, l'amiral Paul-Émile Miot puis Jean Destrem, maintient l'établissement dans cette tradition résolument technique où les marins explorateurs sont particulièrement à l'honneur<sup>1799</sup>. Tandis que les collections ethnographiques, extrême-orientales et océaniques, sont rassemblées selon leurs régions d'origine, les objets provenant du monde méditerranéen ou le montrant, sont dispersés entre les salles proprement navales du musée. Les dons des particuliers, — diplomates, marins, soldats —, et du ministère enrichissent certes le musée naval d'armes et d'objets divers<sup>1800</sup>. Établi avec grand soin, le catalogue de 1909 dénombre ainsi, outre les armes océaniques, « sept canons provenant de la conquête de Madagascar », deux trophées ramenés de Sébastopol, trois bouches à feu chinoises, mais également un sabre de parade cochinchinois<sup>1801</sup>. Les campagnes marocaines (1844 ; 1851) ne ramenèrent aucune pièce rare. La campagne de Tunisie (1881) permet, en revanche, de glaner plusieurs trophées donnés par l'amiral Miot (1827-1900), ancien conservateur du musée naval (1893-1900), et le vice-amiral Conrad (1824-1891) qui coordonna l'attaque contre Tabarka et Sfax. L'amiral Pâris accepte d'exposer les quatre clés de la casbah de Sfax livrées aux forces françaises en juillet 1881, ainsi qu'un boulet en pierre ramené de Bizerte, vestige sans doute d'une ancienne batterie de côte, ainsi qu'un drapeau tunisien pris à l'ennemi en 1881<sup>1802</sup>. Bien peu de choses et sans esprit de suite. Pour une large part, les trophées militaires les plus spectaculaires allèrent dans les ports de guerre, aux Invalides mais également des lieux fort surprenants. Les canons pris à Sébastopol furent ainsi soit déposés soit fondus pour la statue de Notre-Dame de la Paix du Puy-en-

<sup>1797</sup> Jean-Baptiste Bruneau, Patrick Louvier, Thomas Vaisset, « Guerres contemporaines et empire colonial au musée national de la Marine : un archipel évanoui ? », dans Frédéric Rousseau (dir.), *Les présents des passés douloureux. Musées d'histoire et configurations mémorielles. Essais de muséohistoire*, Paris, Michel Houdiard éditeur, 2012, p. 182-187; Alain Niderlinder, « Le Musée de la Marine au Louvre (1827-1939). Une histoire mouvementée », 2<sup>de</sup> partie, *Neptunia*, 288, décembre 2017, p. 4-13 ; Patrick Louvier, « La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914) », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 28, 2020, p. 103-110.

<sup>1798</sup> L. Morel Fatio, *Notice des collections du musée de Marine exposées dans les galeries du musée impérial du Louvre*, 1<sup>ère</sup> partie, *Musée Naval*, Paris, Charles de Mourgues Frères, 1865, p. I-XIV; p. 434-436.

<sup>1799</sup> G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...)*, *op. cit.*, p. 456-551.

<sup>1800</sup> Camille Beaulieu, *Le musée de la Marine*, Paris, édition de l'idée, 1906, p. 17-19 ; J. Destrem, G. Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du musée de Marine*, Paris, Imprimerie française, 1909, p. 505-508.

<sup>1801</sup> J. Destrem, G. Clerc-Rampal, *Catalogue (...)*, *op. cit.*, notices 2008, 2009, 2010, 2024, p. 504-507.

<sup>1802</sup> Une de ces clés a été déposée en juillet 2017 à la maison de la France à Sfax au terme d'une commémoration complexe, unissant le souvenir anti-colonial aux revendications sudistes tunisiennes. L'objet fut ultérieurement remis au maire de la ville de Sfax aux lendemains des élections municipales de janvier 2018. L'évanouissement du passé colonial, somme toute très limité, dans les collections navales présentées au public est également attesté à Toulon où d'anciens dioramas illustrant la conquête de l'Indochine et les combats contre le Maroc pré-colonial ont été enlevés. E. W., *Journal des Débats*, 16 mai 1899, cité par E. Niderlinder, art. cité, p. 7; Jean Destrem, G. Clerc-Rampal, *Catalogue (...)*, *op. cit.*, notice 2010, p. 505 ; Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation:(...)*, *op. cit.*, p. 482.

Velay. Il n'y a toutefois aucune volonté de rassemblement géographique des trophées. Le catalogue de 1898 établi par l'amiral Miot, célèbre pour ses travaux photographiques à Terre-Neuve puis en Océanie, permet de distinguer deux salles « militaires » : la salle IX (« modèles des anciens canons » essentiellement européens) et la salle X consacrées aux armes contemporaines dont il m'est difficile de comprendre l'origine, la notice descriptive étant sommaire<sup>1803</sup>.

La peinture enfin ne corrige pas l'éclatement des objets-trophées ou reliques. Absence étonnante, de prime abord, quand on pense à la vitalité de la peinture navale au XIX<sup>e</sup> siècle comme à la variété de ses sources d'inspiration dans les peintures historiques<sup>1804</sup>. Sans doute, les qualités de ces tableaux comme la diversité de leurs thèmes ont-elles contribué à leur dispersion. Les motifs maritimes romantiques — le naufrage, la tempête, le soir d'une bataille navale —, mais également l'orientalisme et l'exotisme que véhiculent les « marines » du XIX<sup>e</sup> siècle ont en effet suscité un tel engouement que les particuliers fortunés comme les familles souveraines les ont disputées aux institutions officielles. Actuellement au musée de la marine de Toulon, l'étonnant « Combat d'un vaisseau français contre deux galères barbaresques » de Gudin, peint en 1858, fut, pendant des années la propriété d'un particulier, puis versé dans les collections du musée de la Marine de Brest, avant de rejoindre Toulon. Les musées provinciaux et parisiens se sont également disputé les marines orientalistes comme les tableaux des batailles<sup>1805</sup>. Au début de la monarchie de Juillet, les visiteurs du musée du Luxembourg peuvent voir de Théodore Gudin (1802-1880), encore peu connu, le « Coup de vent le 16 juin 1830 à Sidi Ferruch », réalisé en 1830 et, quelques années plus tard, du même peintre, le « Coup de vent en rade d'Alger » peint en 1831. Une des rares marines consacrées à la prise d'Alger du même Gudin se trouve également à Versailles<sup>1806</sup>. Commandé par Louis-Philippe pour le musée historique de Versailles en 1836, la toile *L'attaque d'Alger* d'Antoine-Léon Morel-Fatio (futur Peintre de la Marine), est exposée au salon des artistes français, à Paris, en 1837. Quelques années plus tard, l'ébouriffante « Vue du port de la ville d'Alger » de Barthélémy Lauvergne (1805-1871) est achetée par l'État, mais n'est pas exposée dans un musée naval avant . ... 1943<sup>1807</sup>. Les donations ont été d'autres moteurs de la dispersion picturale. Suite au legs du colonel Langlois, un célèbre peintre de guerre, les panneaux de ses vues panoramiques des batailles de Navarin, d'Alger et de Sébastopol sont acceptés par le conseil municipal de Caen qui les rassemble dans un seul musée ouvert à la fin du siècle<sup>1808</sup>. L'oeuvre du très prolifique Ziem a été largement rassemblée à Martigues, ville d'adoption de l'artiste, qui du vivant de l'artiste mécène

<sup>1803</sup> Anonyme (Amiral Miot), *Promenade au musée de la Marine*, Paris, Imprimeries réunies, 1898 ; G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...), op. cit.*, p.480.

<sup>1804</sup> Paul Roger, « Eugène Isabey, Peintre de marine à l'époque du romantisme », *Neptunia*, n° 252, Décembre 2008, p. 48-52 ; Stéphanie Debuiche, « Théodore Gudin au Musée national de la Marine », *Neptunia*, 210, Décembre 2010, p. 24-32.

<sup>1805</sup> Laure Ménétrier, « Construire sa postérité d'artiste : le cas Félix Ziem (1905-1910) », *Sociétés & Représentations*, 2014/1, 37, p. 161-177; Maeva Bonfanti, « La collection de marines du château de Versailles », *Neptunia*, 288, Décembre 2017, p. 23-34?

<sup>1806</sup> Pascal Torrès, « La prise d'Alger », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 21 mars 2020. URL : <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/prise-alger>

<sup>1807</sup> Musée national de la Marine, *Sous le regard des peintres de marines. Lumineuse Algérie (1830-1960)*, p. 5.

<sup>1808</sup> Musée des Beaux-Arts de Caen, *Jean-Charles Langlois 1789-1870 (...), op. cit.*, , p. 44.

ouvre un musée consacré à son oeuvre pléthorique. Avant la Grande Guerre donc, seule une poignée de marines et de vues portuaires sont acquises ou seulement déposées au musée naval<sup>1809</sup>, dont l'intérêt précoce pour l'archéologie naval se prêtait mal sans doute à des peintures éblouissantes, mais parfois riches en erreurs matérielles<sup>1810</sup>.

### 2. 3. 2. Les occasions manquées de faire de Toulon le mémorial des entreprises nord-africaines

Dans les ports de guerre, au premier chef Toulon, l'exaltation des faits d'armes, la collection comme l'exposition des trophées et des reliques navals souffrent autant de la modestie des moyens financiers alloués aux musées navals locaux que de l'absence d'un grand projet commémoratif.

À deux reprises pourtant, le port de guerre varois, aurait pu et dû devenir le reliquaire des faits d'armes navals en Méditerranée. Trois décennies après l'expédition d'Égypte, Toulon avait été le centre logistique de la conquête de l'Algérie. Les objets ramenés de la prise d'Alger et des ports algériens, mais également les pièces ramenées des eaux du Levant se trouvent alors par dizaines dans les armoires et malles familiales dans ce port de guerre et les demeures des environs. Par la suite, Toulon est le premier port d'armement pour la guerre de Crimée et toutes les affaires égéennes et proche-orientales du second XIX<sup>e</sup> siècle (Liban, Crète). Autant de conditions favorables qui auraient servi la création d'un lieu de mémoire muséal ou monumental auquel pensèrent le Premier Empire et la Restauration.

Inventant le musée à flot à des fins dynastiques, l'Empereur avait envisagé en 1807 de sauver des hasards de la guerre et de la destruction la frégate *Muiron*, qui s'était illustrée dans de beaux combats après 1798. Transmis à Decrès puis au préfet maritime, la frégate devait être conservée comme monument. On ajoute sur la coque de la frégate en lettres d'or : « La *Muiron*, prise en 1797 dans l'Arsenal de Venise par le conquérant de l'Italie. Elle ramena d'Égypte en 1799, le sauveur de la France ». Si la superbe maquette de la frégate passe aux mains l'impératrice Joséphine, la Restauration ne pouvait pas voir d'un oeil favorable le projet de conservation du *Muiron*, voué à continuer à servir les années suivantes. Les soubresauts politiques, le coût important de la conservation d'un navire de guerre retiré des listes, mais sans doute aussi la priorité donnée aux maquettes par les archéologues navals, devaient interdire, pour plus d'un siècle et demi en France, tout autre projet de musée naval à flot<sup>1811</sup>.

<sup>1809</sup> Stéphanie Debuiche laisse entendre que la toile, vendue en 1831 au comte de Perregaux, resta entre les mains de particuliers avant son acquisition en 1944, puis son exposition au palais de Chaillot en 1963. Le catalogue détaillé du musée établi par Jean Destrem et Georges Clerc-Rampal signale, en 1909, la présence de cette toile, minutieusement décrite. On peut supposer en l'absence d'informations complémentaires disponibles que la toile de Gudin, achetée par l'Etat, avait été confiée une autre institution, qui l'avait alors prêtée au musée de la Marine.

Jean Destrem, G. Clerc-Rampal, *Catalogue (...), op. cit.*, « notice 1748 », p. 455 ; Stéphanie Debuiche, « Théodore Gudin au Musée national de la Marine », *Neptunia*, 210, Décembre 2010, p. 26.

<sup>1810</sup> Hypothèse que je tire de la lecture du livre de G. Clerc-Rampal, *Trente siècles de guerre navale* où ce dernier, par la bouche d'un officier de marine passionné d'archéologie navale, signale les erreurs d'un tableau du peintre de Marine Ziem montrant la visite des forces italiennes à Toulon en 1901.

G. Clerc-Rampal, *Trente Siècles de Guerre navale, op. cit.*, p. 41.

<sup>1811</sup><https://mnm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/9030>.

La seconde occasion de faire de Toulon un grand lieu de mémoire guerrier échoua au lendemain de la prise d'Alger. Le port varois, qui avait été la base de soutien de l'expédition, devait recevoir une colonne rostrale, surmontée d'un sémaphore. Soumis à Charles X, le 22 juillet 1830, le projet de ce phare monumental prévoyait de le façonner avec le métal des canons en bronze pris à Alger. Sur la colonne fondue auraient été gravés les noms des navires engagés. Proposé au nouveau régime, ce monument commémoratif, inspiré de la colonne de la place Vendôme, ne fut toutefois jamais réalisé, le ministère de la Marine coupant court aux demandes toulonnaises. Les trophées les plus spectaculaires pris en Algérie partirent vers la capitale, où les drapeaux algérois furent déposés à Saint-Louis des Invalides, et vers d'autres ports<sup>1812</sup>. Étonnamment, le gros canon de côtes barbaresque, la « Consulaire », le plus impressionnant trophée ramené d'Alger, fut directement transporté au port de Brest où cette bouche à feu fut érigée comme une colonne et ornée d'un coq. Maître d'oeuvre de l'expédition navale, l'amiral Duperré, qui avait exercé d'importants commandements en Méditerranée à la fin de l'Empire, est célébré, un siècle après sa naissance, par une statue ... que lui dresse sa ville natale, la Rochelle. Pour finir, fort peu de choses et tardivement. Ainsi une plaque de marbre célébrant la conquête de l'Algérie fut-elle posée sur le quai du Mourillon lors du centenaire de la prise d'Alger.

En dépit du rôle éminent joué par le port varois dans les grandes entreprises militaires du second XIX<sup>e</sup> siècle, aucun projet monumental d'envergure ne devait en conserver leur mémoire ni dans l'arsenal ni dans la ville. Quelques pièces des navires les plus illustres de la Marine, tels les frontaux de dunette de la *Triomphante* et du *Bayard* de l'escadre Courbet, furent conservées pieusement pour être exposées au musée de la Marine. Le musée de Brest et de Lorient conservent également de belles reliques des campagnes extrême-orientales. Le souvenir des combats menés au large du Maroc sous la monarchie de Juillet (1845; 1851), est évoqué sur une des plaques de bronze qui orne la base du « Génie de la Navigation » que la monarchie de Juillet érigea devant le port de commerce. La guerre de Crimée et le siège de Sébastopol furent l'objet de commandes commémoratives, picturales et sculpturales, et d'une large moisson de trophées, mais tout cet appareil fut concentré à Paris. La place secondaire de Méditerranée durant la guerre de 1870-1871 confirme cette amnésie mémorielle, interrompue par l'érection en 1884 du monument aux marins morts durant l'Année Terrible. Ni l'expédition de Tunisie de 1881 ni la campagne de Chine ni les combats au Maroc, ne laisseront de trace dans l'espace toulonnais. Si la municipalité de Toulon et les autorités navales entourent la venue des escadres russe et italienne de toute la scénographie habituelle, les monuments temporaires érigés pour l'occasion ont été vite démontés. Il faut attendre la Grande Guerre pour voir de nouveau la Méditerranée revenir dans l'espace toulonnais par des plaques et des hommages odonymiques, ainsi la rue de l'amiral Senès. Bien peu de choses donc.

### **2. 3. 3. Un reliquaire fragmenté des exploits de la Marine en Afrique comme en Orient**

---

<sup>1812</sup> F. Chasseriau, *Précis historique de la marine française, son organisation, ses lois*, t. 2, Paris, Imprimerie Nationale, 1845, p. 406.

Ramenées des entreprises guerrières, régionales ou lointaines, les reliques comme les pièces les plus incongrues se trouvent dispersées chez les particuliers, — officiers de marine, administrateurs, anciens matelots — comme dans les collections municipales et navales. Les legs et les dons sont ultérieurement venus enrichir ce patrimoine muséal. Outre le musée de la Marine, qui est alors une petite antenne spécialisée de l'arsenal et que seules des personnes autorisées peuvent visiter, la ville dispose depuis la monarchie de Juillet d'un musée d'art, qui est alors le seul établissement public d'art et d'Histoire. Le musée du Vieux Toulon dont la genèse commence en 1912 ne se développe en effet qu'au premier XX<sup>e</sup> siècle, tandis que le musée des Arts asiatiques est une création très récente<sup>1813</sup>. Réorganisé et doté d'un bâtiment distinct en 1855, le musée municipal, est initialement un musée de peinture. Ce petit établissement donne à voir quelques pages d'histoire militaire et navale contemporaine comme « Le combat du Romulus », une petite toile de l'artiste toulonnais Cordouan, acquise par la municipalité en 1848, l'année même où Baudin, un des héros de ce combat du 13 février 1814, prend le commandement de l'escadre d'évolutions<sup>1814</sup>. Exposé auparavant au musée naval du Louvre, le plan relief de la ville, est confié en 1895 à ce musée d'art et d'histoire, mais pour disparaître dans les bombardements de la Seconde guerre mondiale. Deux tableaux, qui se trouvent encore *in situ*, témoignent de l'alliance navale franco-russe<sup>1815</sup>. Établi en 1900, le catalogue du musée laisse toutefois comprendre que les pages de l'histoire navale sont confondues avec des peintures religieuses, des scènes de genre, des dessins, sans compter enfin les « objets artistiques ». Une exception, mais qu'il est difficile de préciser en l'absence d'un plan du musée et de clichés photographiques, nuance l'impression d'atomisation des pièces purement navales. Divers legs familiaux et amicaux ont ainsi permis de rassembler les insignes et décorations de l'amiral Baudin, ancien chef illustre de l'escadre dans une vitrine avec d'autres pièces navales<sup>1816</sup>. Riche en trophées comme en reliques, l'arsenal se trouve toutefois presque totalement à l'abri des regards publics. Dans une courte notice historique écrite au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, un vieil officier de marine se souvient avoir découvert, au tout début du siècle, un musée charmant, mais « littéralement caché au premier étage d'un vieux bâtiment, situé à l'intérieur de l'enceinte de l'arsenal dans un coin où l'on avait rarement l'occasion de passer et où le petit écriteau discrètement accroché au dessus de sa porte n'attirait guère l'attention ». Une fois la porte passée, deux petites salles accueillaient le visiteur. Y étaient exposés des objets de toute provenance, ayant peu ou prou un lien avec la Marine. Si les maquettes comme les magnifiques figures de proue dominaient, on trouvait également des « reliques d'hommes et de navires disparus ». « Tout cela arrimé sans classement ni méthode, avec le souci unique et manifeste de faire tenir beaucoup de choses en peu de places ». À l'autre extrémité de l'arsenal, une salle d'armes, constituée par la Direction de l'Artillerie Navale, donnait à voir des centaines de sabres, de piques, de poignards « de

<sup>1813</sup> Le musée des arts asiatiques fondé en 2001 rassemble des legs anciens — civils et navals — à la ville qui débutèrent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>1814</sup> La toile se trouve aujourd'hui dans le musée naval.

<sup>1815</sup> Charles Ginoux, Musée-bibliothèque de Toulon. *Notice des tableaux, sculptures, et autres objets d'Art*, Toulon, s. e., 1900, notice 246 page 94 et notice 425, p. 161 ; A. Nidernlinder, art. cité, *Neptunia*, 288, décembre 2017, p. 5.

<sup>1816</sup> C. Ginoux, *Notice (...), op. cit.*, notice 426, p. 162.

tous pays et de toutes époques », disposés en « immenses motifs décoratifs » et dominés par la figure de proue de la *Bellone*<sup>1817</sup>. D'abondantes ressources, de beaux trésors donc, mais dispersés et pour ainsi dire invisibles, avant que le rassemblement des collections navales et municipales dans l'entre-deux-guerre, la politique décorative des bureaux de l'État-Major et, bien sûr, la refonte du musée de la Marine après 1945 ne donnent enfin aux collections navales le cadre et la publicité qu'elles méritaient<sup>1818</sup>.

### 3. Retrouver et traiter les débris humains et matériels des naufrages, des désastres et des combats

En Méditerranée, où la marine de la France navigue et se bat depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, les traces visibles des faits d'armes passés ne se limitent pas, loin s'en faut, au territoire national. Où qu'ils croisent, les marins aperçoivent ou retrouvent les parages d'anciens champs de bataille — Navarin — et les hauts-lieux des souffrances passées telle l'île de Cabrera. Les cimetières comme les monuments funéraires qui signalent l'emplacement immédiat ou proche d'un naufrage ou d'une bataille ne sont que la partie finale d'un processus d'enlèvement des débris matériels et des restes humains que produit toute calamité navale. Publié en 1891, le récit d'un officier présent à Navarin décrit longuement cet éparpillement de choses et de chairs qui parsèment les ponts et les eaux au terme d'une longue canonnade :

« À six heures la flotte turque était anéantie, et ses débris se retiraient dans le fond de la rade. Les alliés n'avaient perdu aucun de leurs bâtiments ; mais plusieurs d'entre eux étaient en partie démâtés et considérablement avariés. La mer était couverte de Turcs et d'Arabes, qui se sauvaient à la nage de tous côtés (...). En traversant le gaillard d'arrière de la *Sirène*, je ne pus me défendre d'un mouvement de pénible surprise ; je l'avais vu si propre il y a quelques heures; tout y était si bien en ordre; maintenant des éclats de bois énormes, des débris de cordage, de poulies, des caronades démontées étaient épars çà et là, laissant apercevoir dans les espaces vides de larges tâches de sang, que l'on n'avait pas encore pu enlever et qui n'attestaient que trop de braves avaient succombé là<sup>1819</sup> ».

Ce nécessaire travail de collecte et de nettoyage commence dans les premières heures qui suivent un désastre sur un navire de guerre, mais peut mettre des années, voire des décennies à être mené à terme à terre. Pour les matières ou les munitions navales — le bois, les cordages, les canons —, la décision comme la rapidité de l'enlèvement dépendent, non seulement des moyens humains et matériels disponibles, mais également de la valeur des débris. Déterminées par une conjonction de raisons économiques et politiques, trois options s'offrent alors : l'abandon, la récupération *in situ* ou le déplacement. La gestion funéraire des corps, que livrent aux survivants les combats, les explosions mais également des épidémies, ne présente pas de telles options. Les considérations sanitaires, éthiques et patriotiques imposent en effet une récupération rapide des dépouilles, avant

<sup>1817</sup>CV Diaz de Soria, « Le Musée naval de Toulon », *Neptunia*, 13, 1<sup>er</sup> trimestre 1949, p. 2-3.

<sup>1818</sup> *Ibidem*, p. 2-6.

<sup>1819</sup> Anonyme, « Souvenirs d'un vieux capitaine de frégate. Publiés par son fils (suite). Bataille de Navarin (20 octobre 1827) », *Revue de la Bretagne, de Vendée et d'Anjou*, t. V, 35<sup>e</sup> année 1891, p. 215-216.

que des rites d'inhumation et de commémoration rendent acceptable ce qui ne n'est pas et permettent de dénouer la sidération comme le deuil.

### **3. 1. Récupérer les débris et sécuriser les parages des naufrages : une affaire de sécurité et de bon sens**

Les débris divers, flottants ou non, que produisent les combats comme les naufrages et les grandes catastrophes, présentent aux autorités comme aux populations littorales un ensemble d'embarras, mais également d'opportunités économiques qui parfois accélèrent et souvent retardent leur nettoyage. L'odeur pestilentielle des végétaux dans les rades alliées au début du siège de Sébastopol indignent les visiteurs britanniques inexpérimentés y trouvant la première preuve des négligences du Commissariat et de la Marine. Comment faire alors comprendre aux lecteurs du *Times* que ce foin mouillé et gorgé de sel ne présente plus le moindre intérêt, alors que la priorité est de débarquer des vivres et du foin sec ? D'autres débris, en revanche, sont vite nettoyés des rades ou des plages. Durant l'hiver 1855, les soldats ottomans et les marins français qui tiennent le port d'Eupatoria ne laissent guère traîner sur la plage les planches et les morceaux de bois que chaque tempête porte sur la côte<sup>1820</sup>. De leur côté, les intendances française et turque rachètent les navires échoués et ensablés que les corvées militaires et navales déchirent « pour avoir du bois de chauffage », laissant le mauvais temps finir la destruction des carcasses<sup>1821</sup>. Naufragé le 21 avril 1858, non loin de La Calle, le chébec *Boberach*, chargé de surveiller les pêches algériennes, y demeure six semaines avant que l'amiral Fourichon n'envoie sauver ce qui peut l'être de cette vieille barcasse<sup>1822</sup>. La liquidation immédiate des débris est, en revanche, la règle pour tous les réfugiés d'un naufrage. Dans les heures qui suivent le naufrage de la *Truite* en décembre 1832, « cramponnée par l'arrière aux rochers qui l'avaient défoncée », les marins de cette gabarre entreprirent « de sauver tout ce qu'il était possible d'arracher au naufrage <sup>1823</sup> ». « L'accident avait été si subit », se souvient Edmond Jurien de La Gravière, « que les officiers mêmes n'avaient rien pu enlever de leurs chambres. On jetait des grappins par les panneaux, et l'on tirait à soi tout ce qu'on pouvait saisir ; chacun venait ensuite reconnaître ce qui lui appartenait dans ces épaves<sup>1824</sup> ». Pressés par le froid intense, trempés jusqu'aux os, les survivants du naufrage du *Borysthène*, un paquebot des Messageries Maritimes, jeté en décembre 1865 à la côte non loin d'Oran, sauvent leur vie en se chauffant « avec des herbes sèches et avec les débris du navire<sup>1825</sup> ». La survie collective détermine également la rapide évacuation des débris au lendemain d'une catastrophe industrielle dans les ports de commerce et de guerre. Dans les heures qui suivent l'incendie puis l'explosion du

<sup>1820</sup> L. Constantin (pseudonyme de Léopold Pallu de la Barrière), *Six mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 114.

<sup>1821</sup> *Ibidem*, p. 112.

<sup>1822</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 417.

<sup>1823</sup> E. Jurien de la Gravière, *La Marine d'Autrefois (...)*, *op. cit.*, p. 41.

<sup>1824</sup> *Ibidem*.

<sup>1825</sup> Lettre de l'aide-major Vérette, s. d., reproduite dans archéosousmarine.net « Le paquebot *Borysthène ex-Brasilia* (...). L'île Plane, Oran. Erreur de navigation, le 15 décembre 1865 ».

*Magenta* en 1875, la sécurité de tous, Toulonnais et ouvriers de l'arsenal, exige l'enlèvement des pièces métalliques et des débris divers projetés un peu partout dans la ville et l'arsenal. L'explosion du *Iéna*, le 12 mars 1907, puis du *Liberté*, le 25 septembre 1911, impose, dans les jours et les semaines qui suivent ces catastrophes, le nettoyage systématique des alentours pour sécuriser les lieux, permettre aux bâtiments de l'escadre d'évoluer sans risque et reprendre les travaux ordinaires d'une base navale<sup>1826</sup>. Les autorités maritimes et politiques sont également sensibles aux sentiments désolants qu'inspire un cuirassé éventré. Une fois les corps et les débris enlevés du *Iéna*, le navire est emmené à Porquerolles pour y servir de cible flottante, ce qui est une fin honorable pour un navire de guerre désarmé, et coule percé par les obus de ses anciens pairs<sup>1827</sup>. En France comme à l'étranger, l'enlèvement des débris n'est pas le monopole des administrations maritimes, mais intéressent les populations locales, poussées par la curiosité et l'intérêt. S'ils sont récupérés rapidement, les bois et les métaux, mais également les voiles, les canons, divers matériels voire certaines vivres conservent en effet une part de leur valeur marchande que l'administration peut soit négliger soit vouloir récupérer<sup>1828</sup>. Non loin de Toulon, les pêcheurs de Giens et des alentours aiment fréquenter la zone des tirs de l'école de canonnage de la Marine dont on savait que les fonds étaient tapis des douilles des obus tirés sur le rocher des Mèdes. Tolérée, cette récupération, suivie d'une revente, animait à la morte saison la rade d'Hyères<sup>1829</sup>. Ces moyens artisanaux sont inefficaces en revanche pour les restes d'un navire de l'État jeté à la côte ou perdu. Comme l'avaient montré, au XVIII<sup>e</sup> siècle, les opérations de renflouage et de nettoyage de Barthélémy Barralier et de Thomas Baudet après les combats de Toulon et de Saint-Tropez, l'action d'une entreprise spécialisée dans les travaux sous-marins soulage l'administration d'une longue corvée. Peu de choses changent au XIX<sup>e</sup> siècle. La coque et les biens coulés sont alors soit vendus, si leur valeur marchande est médiocre, soit confiés, contre caution, à un entrepreneur que l'on charge de remonter la cargaison ou l'armement. Le dépeçage du transport *Nive*, jeté sur la côte marocaine au début de 1908, confirme ici l'importance des initiatives et de la débrouillardise. Comme l'épave ne peut être renflouée par l'administration, un négociant de Casablanca, obtenant le marché, débarrasse en onze mois la côte du navire en rassemblant une équipe de plongeurs et de scaphandriers. Un demi-siècle auparavant, la récupération du matériel de la *Sémillante*, confiée à une entreprise italienne, avait connu le même succès avec le relèvement des madriers et des planches. Parallèlement, les particuliers comme les pêcheurs et les gens des côtes complètent le nettoyage du naufrage ou de l'accident. Dans les semaines qui suivent la perte de la *Sémillante*, les Bonifaciens achètent ou ramènent de leurs excursions côtières des poulies et divers objets, dont certains

---

<sup>1826</sup> Robert Dumas et Gérard Prévotaux, *Les cuirassés français de 18 000 tonnes*, Collection Navires & Histoire, Les Marines du Monde, n° 74, Outreau, Lela Presse, 2011, p. 117.

<sup>1827</sup> A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de Guerre*, Paris, Librairie Vuibert, 1910, p. 166.

<sup>1828</sup> L. Tavenne, *Fortunes de mer, trésors de terre. Les naufrages le long des côtes roussillonnaises (1740-1790) (...)*, op. cit., p. 185-214 ... et bien sûr *Whisky Gallore* (surtout la cuvée 1943-1949).

<sup>1829</sup> A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de guerre*, op. cit., p. 186.

demeurent encore à ce jour dans les demeures particulières de la ville<sup>1830</sup>. La récupération pragmatique, la collecte d'un souvenir, la recherche d'un objet rare se confondent, mais sont universellement avérées. Tandis que les structures des cuirassés *Iéna* et *Liberté*, désossées puis enlevées, disparaissent en quelques semaines, les *memorabilia*, — un éclat de verre, un morceau de rambarde —, sont glanés par les survivants et les curieux, dont les descendants déposèrent parfois ces restes aux musées de Toulon<sup>1831</sup>.

En Méditerranée orientale, le nettoyage des navires échoués ou détruits par la guerre n'est ni aussi systématique ni aussi rapide qu'il l'est en métropole. Le manque de moyens matériels ou financiers comme le désintérêt des pouvoirs publics se conjuguent pour retarder de plusieurs mois, voire de plusieurs décennies, le déblaiement des navires de guerre naufragés. Mouillant à Navarin, trente années après l'anéantissement de l'escadre turco-égyptienne, l'équipage de la *Magicienne*, la frégate amiral de la station du Levant, ne peut mouiller « dans la partie la meilleure et la plus sûre de la rade », les carcasses encombrant encore une partie des lieux<sup>1832</sup>. Parvenant dans la rade de Sinope, cinq semaines après la victoire navale russe sur une division de frégates turques, les Alliés sont frappés par « l'aspect le plus lamentable » qu'offrait le port : « Sur la mer, des restes de mâture indiquent l'endroit où les navires coulés se sont abîmés sous les flots; non loin du rivage on aperçoit une corvette échouée et chavirée du côté de terre; plus loin, le squelette d'un vapeur consommé (...) <sup>1833</sup> ». Relâchant dans la même rade en juillet 1854, le *Vauban*, chargé de missions de reconnaissances le long des côtes circassiennes, retrouve la même rade toujours encombrée de divers débris, « où les carcasses des vaisseaux gisaient ça et là<sup>1834</sup> ». Apathie ottomane ou simple bon sens ? Pour une part, l'absence de firmes qualifiées contribue à l'entassement durable des carcasses. Le déplacement de la guerre vers d'autres théâtres — la Bulgarie puis la Dobroudja au printemps 1854, bientôt la Crimée en septembre — rend, d'autre part, bien dérisoire le coûteux déblaiement d'une rade caucasienne désormais sans grande importance. Ce sont en partie ces mêmes considérations utilitaires qui expliquent le délabrement durable des forteresses portuaires russes en mer Noire entre 1856 et la fin des années 1870.

Ravagé par un siège d'une année, qu'ont suivi les destructions et pillages alliés, le port de Sébastopol demeure, durant trois décennies, dans l'état de désolation où il se trouvait au printemps 1856. Imposée par le traité de Paris, la neutralisation de la mer Noire explique, en partie, l'absence de travaux qui auraient pu faire croire à une restauration navale. En 1863, on devine encore dans les

---

<sup>1830</sup> Canonici\_skyrock.com. Blog d'un historien de Bonifacio. François Canonici, Naufrage de la *Sémillante*: ce que l'on n'avait jamais dit... » blog consulté le 24 février 2017. En dépit d'une imprécision sur le rang du navire, il s'agit d'un texte, bien informé et riche en détails.

<sup>1831</sup> Avant qu'une récente refonte des salles du premier étage du musée de la Marine de Toulon n'en simplifie la scénographie, la destruction du *Iéna* était commémorée par l'association de photographies et de reliques métalliques.

<sup>1832</sup> SHD-T-M, Rapports Médicaux, vol. IX (1862-1867), n° 15, Médecin principal Laurent Bellebon, « Rapport de fin de campagne du chirurgien major de la division navale du Levant », s. d., (second semestre 1864-1865).

<sup>1833</sup> Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...)*, *op. cit.*, p. 47.

<sup>1834</sup> *Ibidem*, p. 156.

eaux de la baie les restes des carcasses de la flotte sabordée au début du siècle<sup>1835</sup>. Tandis qu'Odessa se relève rapidement et redevient le premier port marchand et maritime russe, Sébastopol, sans utilité militaire, devient le gigantesque mémorial d'une lutte glorieuse. Toute la forteresse et ses environs font écho à cette nécropole navale. « Rien de plus triste », écrit le LV Cavelier de Cuverville, missionné par la rue Royale pour rechercher les tombes et les cimetières français, « que l'aspect des rues désertes et de ces décombres sur lesquels s'édifient quelques rares maisons, derniers vestiges d'une ville de 60 000 âmes aujourd'hui réduite à 3 000 garnison comprise. Nos tranchées et nos travaux d'attaque sont restés en grande partie dans leur état primitif et les bastions russes rappellent encore les derniers jours du siège<sup>1836</sup> ». Délivrée en 1871 des clauses navales et portuaires qui entravaient son rétablissement naval, la Russie peut enfin relever l'activité militaire du port de guerre criméen. L'achèvement de la liaison ferroviaire unissant enfin cette base à Moscou confirme ce réveil. Pour autant, la forteresse portuaire est toujours lourdement marquée par le siège de 1854-1855. L'activité renaissante de l'arsenal se situe dans un étrange décor de maisons neuves et de ruines militaires que domine l'impressionnante statue de bronze de l'amiral Lazaref. En 1886, il s'agit encore d'un « cadavre de ville, enseveli sous un amas de pierres émietées par les bombes<sup>1837</sup> », écrit le comte de Vogüé, qui visite la Crimée cette année-là<sup>1838</sup>. Parcourant les lieux du siège, le bastion du mâât des alliés, la tour Malakof, le diplomate français y trouve en fouillant le sol de sa canne toute une moisson de balles et d'éclats parsemant les anciennes lignes. L'ampleur des anciens ouvrages et des cimetières revient régulièrement sous sa plume et celle de ses contemporains :

« Jusqu'à ces dernières années », rapportent deux jeunes officiers missionnés à Sébastopol en 1886, « la ville était restée à peu de chose près dans l'état où l'avaient laissé les alliés de la guerre de 1854. Aujourd'hui encore, bien des maisons n'ont que les pans de murs que l'incendie a épargnés ; mais on reconstruit avec une certaine activité, et la direction du génie édifie, à nouveau, et sur le même emplacement les grandes casernes détruites sur le plateau qui domine le port et qui fait face à la ville. Les forts de l'intérieur n'ont pas été relevés, car les Russes estiment avec raison qu'un « débarquement en Crimée n'est plus à craindre<sup>1839</sup> ».

### 3. 2. Inhumation au plus vite les défunts : une urgence sanitaire et morale

Outre les débris matériels que ces désastres produisent, les combats côtiers et amphibies comme les naufrages laissent un cortège de morts et d'agonisants dont les dépouilles doivent être

<sup>1835</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-6, LV Cavelier de Cuverville, « Journal détaillé de la mission accomplie dans la mer Noire (août -septembre 1863) ».

<sup>1836</sup> *Ibidem*.

<sup>1837</sup> V<sup>te</sup> E.-M. de Vogüé, « En Crimée », art. cité, p. 509.

<sup>1838</sup> Pauline Gacoin Lablanchy, « Le vicomte Eugène-Melchior de Vogüé et l'image de la Russie dans la France de la III<sup>e</sup> République », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 39, 2014, p. 65-78.

<sup>1839</sup> SHD-V-M, BB 4-1449, LV M. Massé et Ss/ingénieur des Constr.<sup>ons</sup> navales Romazzotti, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople, Nikolaïeff et Sébastopol », rapport transmis, le 30 novembre 1886, au ministre de la Marine, VA Aube.

rassemblées et mises rapidement loin des yeux et des nez<sup>1840</sup>. Les morts nombreuses que provoquent toute atteinte épidémique, surtout cholérique, mais également toute pathologie majeure, tels le scorbut et la typhoïde, posent également de nombreux embarras sanitaires et funéraires aux services de santé, très éprouvés, aux états-majors, mais également aux personnels survivants. Où doit-on déposer ces corps ? Comment les accompagner jusqu'à leur dernière demeure le plus dignement possible, mais le plus rapidement ? Comment conserver, autant que faire se peut, une trace matérielle de l'inhumation et ainsi honorer la mémoire des défunts ? Autant de questions auxquelles les forces navales sont amenées à répondre, en s'inspirant des pratiques anciennes et plus récentes qui encadrent la gestion funéraire des entreprises militaires en Europe et hors d'Europe au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1841</sup>.

### 3. 2. 1. Confier les corps à la mer : une mesure banale, mais pas systématique

Avant que la démocratisation politique du second XIX<sup>e</sup> siècle et les clameurs de l'opinion publique n'étendent en 1920 cette mesure à tous les soldats morts pour la patrie, le rapatriement des corps des militaires décédés à l'étranger est réservé à une poignée d'officiers généraux et supérieurs, tels l'amiral Courbet et le commandant Rivière<sup>1842</sup>. Bien maîtrisé au milieu du siècle, l'embaumement chimique n'est pas signalé dans les rapports consultés, le procédé demandant sans doute des moyens et un savoir faire hors d'atteinte des officiers de santé<sup>1843</sup>. Comme la décarnisation « à la manière germanique », qui avait permis de ramener les ossements de Louis IX, ne se pratique plus dans la Marine du XIX<sup>e</sup> siècle, les rares corps rapatriés sont placés — plus exactement pliés — dans un tonneau de tafia. Nul n'ignore ainsi que l'amiral Nelson, dont la dépouille se trouve à Saint-Paul de Londres, fut ramené au Royaume-Uni dans un tonneau de brandy. La Royale suit les mêmes voies, ni l'alcool ni les tonneaux ne manquant en effet sur un navire. L'imprégnation alcoolique des chairs, qui permet en outre aux naturalistes comme aux médecins de ramener de nombreuses pièces anatomiques en métropole, est auréolée d'un certain charme dramatique<sup>1844</sup>. Mort en 1854 de la fièvre jaune, l'EV Villaret de Joyeuse, qui avait donné en 1852 un long rapport sur la société levantine et le commerce au Levant, est conservé dans l'eau-

<sup>1840</sup> Raymond Frémy, « Navarin vu par un enseigne », Comité de Documentation Historique de la Marine, Communications 1988-1989, p. 7.

<sup>1841</sup> Orlando Figes, *Crimea. The Last Crusade*, Penguin Books, 2011, p. 467-492 ; W. Bruyère-Ostells ; Benoît Pouget et M. Signoli, « Corps meurtris des combattants du XIX<sup>e</sup> siècle, approches croisées histoire-anthropologie », *Corps*, 15, 2017, p. 245-248 ; Benoît Pouget et Walter Bruyère-Ostells, « Des cadavres de militaires français morts hors du combat dans la Guerre de Crimée (1854-1856) », *Corps*, 15, 2017, p. 293-304 ; Walter Bruyère-Ostells, « Entre topoï et oubli : la mémoire de la captivité des combattants de la Grande Armée à travers leurs témoignages », à paraître. Je remercie le professeur Bruyère-Ostells pour m'avoir donné le texte de sa communication.

<sup>1842</sup> J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux (...)*, vol. II, p. 491 ; Béatrix Pau, *Le ballet des morts. État, armée, familles : s'occuper des corps de la Grande guerre*, Librairie Vuibert, 2016 p. 74-75, 133 ; B. Pouget, « Un choc de circulations » (...), *op. cit.*, p. 126-128 ; Rémi Monaque, « La mort de l'amiral Courbet, l'apothéose d'un grand marin », *Revue de l'Académie du Var*, 2015, p. 221-225 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri\\_Rivi%C3%A8re\\_\(militaire\)#Principales\\_publications](https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri_Rivi%C3%A8re_(militaire)#Principales_publications) ;

<sup>1843</sup> A. Carol, *Les médecins et la mort (...)*, *op. cit.*, p.266-267.

<sup>1844</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles-Eug%C3%A8ne\\_P%C3%A9naud#18\\_ans\\_et\\_commandant](https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles-Eug%C3%A8ne_P%C3%A9naud#18_ans_et_commandant).

de-vie, avant d'être mis en terre dans le cimetière naval de la baie de Croc à Terre-Neuve. Suivant une ancienne pratique du partage de la dépouille, son cœur, prélevé par le médecin du bord, fut préservé de la corruption sans doute en le préparant dans l'alcool, puis remis à sa famille<sup>1845</sup>. Ce dépeçage partiel a été pratiqué sur d'autres théâtres lointains<sup>1846</sup>. Comme l'immense majorité des soldats et des marins qui décèdent hors de France ne bénéficient pas, en revanche, de ces mesures, leur corps demeurent sur les lieux mêmes de leur décès<sup>1847</sup>. Le traitement funéraire des corps des militaires et des marins décédés à l'étranger suit plusieurs modes parallèles et non concurrents : l'enterrement, très rarement la crémation, toujours décidée pour des raisons sanitaires, l'immersion enfin.

Livrer un corps à la mer, qui est un des ponts-aux-ânes des romans et des films de guerre, est, en effet, une pratique commune et très ancienne<sup>1848</sup>. Dans les heures qui suivent les combats, immerger les cadavres enveloppés dans une toile cousue et lestée de quelques boulets permet de dégager les batteries et l'infirmerie, de délivrer les vivants de la présence des défunts mutilés et, surtout, de rendre au navire sa capacité opérationnelle<sup>1849</sup>. Soulevant le cœur des survivants des batailles de Navarin et de Sébastopol, le nettoyage au seau et au faubert des débris humains dispersés sur le pont supérieur et dans les batteries finit par l'évacuation de toutes ces chairs dans la mer. Les funérailles navales sont également ordinaires durant les périodes de tension internationale. Les unités britanniques bloquant les côtes de la Syrie pendant l'été et l'automne 1840 et qui ne peuvent envisager l'enterrement de leurs morts sur des côtes alors tenues par les forces égyptiennes, les embarquent « à l'entrée de la nuit » sur des canots. Une fois au large, ces embarcations donnent « à ceux qui ont succombé, la sépulture du marin : la mer<sup>1850</sup> ». Les équipages ne sont pas épargnés; enfin, par les mois de croisières et d'exercices qui fauchent les plus malchanceux et les moins endurants. Épuisé par des mois de commandement, le commandant de Laage, rapatrié sur le *Montebello* en 1840 meurt pendant la traversée et « eut le tombeau du marin, la mer », un sort partagé par les matelots de l'escadre<sup>1851</sup>. En confiant à la mer les victimes des crises épidémiques, les survivants se débarrassent enfin de corps infectés. Dans son travail doctoral, Benoît Pouget a signalé le cas d'un marin de l'*Asmodée* qui, mort de la rougeole alors que le navire approche de La Spezia, est livré à la mer, le risque de la contagion et de ses effets quaranténaires ayant ici dicté

---

<sup>1845</sup> Association Fécamp-Terre Neuve, « Escale de la frégate l'Aventure au Havre de Croc (1956) », 2009. Document téléchargé le 3-03-2019.

<sup>1846</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_pouthier\\_charles.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_pouthier_charles.htm)

<sup>1847</sup> <https://www.wiki-sene.fr/item/382-le-doriol-et-la-catastrophe-du-iena-1907.html>.

<sup>1848</sup> Alain Cabantous, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », *Histoire, économie et société*, 1990, 9<sup>e</sup> année, n°3, p. 321-336, particulièrement la page 238.

<sup>1849</sup> Anonyme, « Souvenirs d'un vieux capitaine de frégate publiés par son fils (suite), Bataille de Navarin », art. cité, p. 216.

<sup>1850</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841 (...) », 1888, art. cité, p. 478.

<sup>1851</sup> *Idem*, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841. Journal d'un officier de la station du Levant (Suite et fin), *Revue Maritime et Coloniale*, 1889, p. 155, n. 1.

cette mesure<sup>1852</sup>. On livre également à la mer nombre de marins alliés fauchés par l'épidémie cholérique de l'été 1854<sup>1853</sup>. Les opérations de transport et de rapatriement des blessés, des convalescents supposés et des malades sont enfin ponctuées de ces immersions hâtives, parfois précipitées durant les urgences épidémiques. Témoin compatissant de ces souffrances, le LV Doudart de Lagrée parle de ces « milliers de corps jetés à la mer sur toute cette longue route qui va de Sébastopol à Constantinople et de Constantinople à Marseille<sup>1854</sup> ». À la fin de la guerre, les transports navals revenant de Crimée et touchés par le typhus livrent également à la mer leurs morts. L'immersion n'est pas toutefois la pratique funéraire universelle des gens de mer et s'avère même minoritaire dans l'aire méditerranéenne.

### 3. 2. 2. Inhumation des marins sur la terre ferme : la pratique funéraire la plus commune

La première raison tient à la répugnance des marins d'offrir à leurs camarades une sépulture aquatique. Tant que cela est possible, on tentera donc de ramener le corps à terre et de l'enterrer en prenant quelques précautions antiseptiques et thermiques confiées au médecin. Cette générosité combat, non sans efficacité, les règlements sévères dictés par les épidémies et les maladies. L'étiologie encore incertaine du choléra durant la guerre de Crimée permet ainsi d'envisager, à proximité des côtes françaises, de ne pas confier aux flots le corps d'un camarade mais de le débarquer<sup>1855</sup>. Dès que l'épidémie progresse à bord, les commandants cherchent également soit à rallier un lazaret insulaire ou péninsulaire, soit une rade foraine pour y débarquer leurs malades et les soigner dans une infirmerie improvisée sur la plage<sup>1856</sup>. Ceux qui meurent dans ces établissements sont naturellement ensevelis sur place dans une fosse commune ou un cimetière d'urgence<sup>1857</sup>. Porquerolles, utilisée comme dépôt de convalescence et de quarantaine pour les soldats de l'armée d'Orient, reçoit en son sein rocheux bien des typhiques revenus de la mer Noire, avant d'accueillir, à la fin du siècle, les vétérans revenus malades et mourants du Dahomey et de Madagascar<sup>1858</sup>. Si l'on considère les autres crises sanitaires, provoquées par les naufrages, les

<sup>1852</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* ». (...), *op. cit.*, p. 123.

<sup>1853</sup> *Ibidem*, p. 123-126 ; Cinthy Thambirajah, *Autopsier dans la marine française en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle : documenter « l'ouverture » des corps en contexte militaire naval à partir des archives*, Master 2 Recherche, Pathologie Humaine, Anthropologie biologique, sous la direction de Messieurs Laurent Martille et Benoît Pouget, Université Aix-Marseille, Département d'Anthropologie biologique, Faculté de Médecine, Année universitaire 2017-2018, p. 6.

<sup>1854</sup> LV Doudart de Lagrée, 10 août 1855, dans B et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée* (...), *op. cit.*, p. 78.

<sup>1855</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 124-125.

<sup>1856</sup> A. Rampal, *Les stations navales* (...), *op. cit.*, p. 214-215 ; B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 26-29 ; Clémence Gavalda, *L'éternel retour d'une épidémie. Dynamique de diffusion de l'épidémie de typhus au retour de l'armée d'Orient (mars 1856-juillet 1856)*, Mémoire de master 2 Humanités médicales, Anthropologie médico-légale et bioarchéologie, sous la direction de M. Benoît Pouget, Aix-Marseille Université, 2019, p.11-27 ; *eadem*, « *L'éternel retour d'une épidémie. Dynamique de diffusion de l'épidémie de typhus au retour de l'armée d'Orient (mars à juillet 1856)* », dans Marie Brualla et Patrick Louvier (sous la dir. de), « Les mots sur la peau. Dermatologie, questions raciales et controverses nosologiques et médecine tropicale (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle) », Journée d'études, Montpellier-III, Juin 2019. Texte en ligne sur le site du laboratoire C.R.I.S.E.S.

<sup>1857</sup> C. Gavalda, *L'éternel retour d'une épidémie* (...), *op. cit.*, p. 32-33.

<sup>1858</sup> Jean-Pierre Brun (sous la dir. de), *Les îles d'Hyères*, Actes Sud, 1997, p. 115-116.

combats et les grands accidents, la sépulture sous-marine n'apparaît pas, loin de là, comme une pratique systématique en Méditerranée.

La proximité des côtes, où sont conduits la plupart des missions et des entraînements, est la première condition favorable à l'inhumation terrienne. Le jeu des courants comme la fréquence des naufrages le long des côtes se conjuguent ainsi pour ramener sur les littoraux un grand nombre des personnels qui, « perdus en mer », sont rendus par elle<sup>1859</sup>. En 1855, ce sont 560 cadavres, soit les deux-tiers des personnels et des passagers embarqués sur la *Sémillante*, qui, retrouvés sur les roches, ont été portés en terre sur l'île de Lavezzi. La prépondérance de la guerre de côtes et des ingérences navales dans les crises régionales facilite l'inhumation des marins morts dans les eaux brunes. Les combats livrés en Méditerranée comme en mer Noire se sont tous déroulés soit à portée de canon de la côte, ainsi à Navarin, soit ont opposé des flottes aux batteries côtières et portuaires, ainsi à Sébastopol, à Kinburn comme à Sfax<sup>1860</sup>. Il a donc été possible de rendre les derniers devoirs à terre aux personnels morts de leurs blessures durant la lutte et dans les jours suivants. Les marins tués et mortellement blessés dans la rade de Navarin, le 20 octobre 1827, ont été enterrés sur la côte de la baie et dans le proche village de Pylos. Un demi-siècle plus tard, durant la conquête de la Tunisie méridionale, les soldats et les marins tombés lors de la prise de Sfax en 1881, sont enterrés avec les honneurs militaires au cimetière chrétien, « situé sur la plage, à droite de la ville franque, à l'endroit où la compagnie de la *Surveillante* si héroïquement combattu le 16 juillet<sup>1861</sup> ». Les grandes catastrophes industrielles qui endeuillent la Marine surviennent également toutes à proximité immédiate des ports et des côtes. Survenant dans la rade de Toulon, l'explosion du cuirassé *Liberté*, le 25 septembre 1911 est suivie de funérailles nationales, avant que les corps soient enterrés à Toulon même et dans les environs, ou rendus aux familles des défunts identifiés pour être inhumés dans leurs villages<sup>1862</sup>. Outre la proximité des côtes et des ports, la seconde condition favorable à l'inhumation des corps est la réduction croissante de la durée des traversées grâce au recours à la vapeur. Les îles de la mer Égée, où la France dispose de cimetières, reçoivent régulièrement les défunts morts « en route » lors des traversées Ouest-Est de la Méditerranée. Quelques heures suffisent alors à dérouter un navire et de procéder à l'inhumation, avant qu'il ne reprenne sa route. Les croisières des stationnaires du Levant et des divisions traversant d'Est en Ouest la Méditerranée sont également interrompues par de brèves escales pour rallier une île où la Marine dispose d'un carré ou tout port disposant d'un cimetière. Décédé accidentellement en Méditerranée centrale en 1855, un des chauffeurs de la batterie flottante *Dévastation* est enterré à Milo<sup>1863</sup>. En 1880, trois servants d'une pièce de la *Jeanne-Blanche*, stationnaire du Levant, sont enterrés à La Goulette, le jour suivant un accident de tir dans les eaux de Tunis<sup>1864</sup>. Tout au long du

<sup>1859</sup> Cf. Léa Tavenne, *Les naufrages le long des côtes (...)*, op. cit.

<sup>1860</sup> Philippe Masson, *Grandeur et Misère des gens de mer*, Charles-Lavauzelle, 1986, p. 222-232.

<sup>1861</sup> Concédé en 1852, ce cimetière est déménagé au début du siècle. Cf. Dick de Lonlay, *En Tunisie (...)*, op. cit., p. 202-203 ; <http://www.sfax1881-1956.com/Ville/cimetier.htm>.

<sup>1862</sup> T. Vaisset, « *Death in port (...)* » p. 91-109.

<sup>1863</sup> [https://fr.wikisource.org/wiki/La\\_Dévastation,\\_épisodes\\_et\\_souvenirs\\_de\\_la\\_guerre\\_d'Orient/01](https://fr.wikisource.org/wiki/La_Dévastation,_épisodes_et_souvenirs_de_la_guerre_d'Orient/01)

<sup>1864</sup> SHD-V-M, BB 8-757, M. Roustan au ministre des Affaires étrangères, M. Freycinet, 15 juillet 1880.

siècle, des milliers de leurs pairs sont l'objet des mêmes attentions. Comme les Détroits sont durant la guerre d'Orient le seul passage permettant de rallier la zone des combats en Crimée et de rejoindre la France, des milliers d'hommes sont déposés dans les infirmeries les plus proches et souvent trouvent leur dernière demeure sur l'une des deux rives des Dardanelles ou du Bosphore. Pas moins de 3 900 officiers, soldats et marins français ont été enterrés ainsi à Gallipoli pendant la guerre, des centaines de leurs camarades étant inhumés au cimetière de l'hôpital de la Marine à Thérapie<sup>1865</sup>. Ces mêmes conditions jouent, dans une moindre mesure toutefois, durant la Grande Guerre. Prévenus au petit matin de la perte du *Léon-Gambetta*, torpillé dans la nuit du 27 avril 1915, les autorités navales italiennes de Santa Maria di Leuca (Pouilles) détachent des torpilleurs rapides qui, parvenant sur les lieux du naufrage, à cinq milles marins des côtes italiennes, récupèrent une trentaine de survivants et une soixantaine de cadavres, inhumés à Castrignano<sup>1866</sup>. Essentielle, la coopération des autorités étrangères, locales ou centrales, ne pose enfin guère ces embarras, parfois tragiques, que rencontraient les étrangers et les minorités religieuses aux époques médiévale et moderne<sup>1867</sup>. Dans les pays de chrétienté catholique — l'Espagne, l'Italie, mais également les Cyclades « latines », comme dans les territoires musulmans conquis et dominés, l'inhumation d'un marin, catholique ou non, ne soulève pas de difficulté. Le développement des communautés expatriées sur tout le pourtour de la mer Égée signifie, également, l'ouverture de cimetières européens et d'enclos réservés aux différentes confessions chrétiennes. Parvenant à Port Saïd, l'abbé Cottet, qui est aumônier auxiliaire sur le transport *Annamite*, peut compter sur l'assistance des Franciscains italiens qui desservent la paroisse catholique pour l'inhumation de l'un des douze hommes morts depuis le départ du navire<sup>1868</sup>. La gratitude enfin joue, ici et là, pour obtenir vite un lopin de terrain. À Milo comme en Crète, les services rendus par la Marine comme sa réputation de bienveillance impartiale dans les drames humanitaires aident à la manoeuvre si l'argent ne suffit pas à convaincre. Durant la guerre de Crimée, la coopération très active du Sultan permet d'obtenir des terrains prélevés sur d'anciennes demeures palatiales, des parcs et des terrains agricoles.

Servie par une conjonction favorable de conditions nautiques, militaires et politiques, l'inhumation à terre des personnels de la Marine répond aux attentes profondes des familles et des camarades des défunts, mais également aux désirs de l'administration qui, par l'ordonnance du 31 octobre 1827, tient l'inhumation pour la pratique funéraire ordinaire au sein des forces armées<sup>1869</sup>.

### 3. 2. 3. Les funérailles ordonnées par les règlements et les circonstances

<sup>1865</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 35, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Arneaud à l'Inspecteur Général du Service de Santé de la Marine Quoy, 31 janvier 1858.

<sup>1866</sup> François-Xavier Bernard, « Le sauvetage et l'internement des rescapés du *Léon-Gambetta* 27 avril - 30 mai 1915 », *Cahiers de la Méditerranée*, 81, 2010, p. 121-124.

<sup>1867</sup> Cf. Mathieu Grenet, « Mourir ailleurs (xvi<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle) », *Diasporas*, 30, 2017. Disponible depuis le 1<sup>er</sup> Mai 2018. <http://journals.openedition.org/diasporas/831>; DOI: <https://doi.org/10.4000/diasporas.831>.

<sup>1868</sup> SHD-V-M, CC 2-810, Louis-Marie Cottet au ministre de la Marine, VA Aube, 22 mars 1886.

<sup>1869</sup> Benoît Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, n. 725 p.124.

Dans les conditions ordinaires qui entourent le décès d'un marin, gradé ou non, l'enterrement est encadré par des dispositions réglementaires qui sont particulièrement précises dans les arsenaux. Une fois la mort reconnue par l'officier de santé de service, le corps d'un marin décédé à l'hôpital de Saint-Mandrier, est mené dans une salle mortuaire et recouvert d'un suaire. S'il est bien catholique, les honneurs funèbres lui sont dûs comme à tous les enfants de l'Église. L'Aumônerie générale, qui est en contact étroit avec les établissements hospitaliers de la Marine, suit également les points les plus délicats du travail médico-légal. Une pochette — hélas incomplète — portant sur l'inspection de la base de Toulon par l'abbé Coquereau, le premier aumônier général de la Marine, évoque le nécessaire changement des procédés entourant « l'inhumation des débris humains provenant des amphithéâtres de l'École de médecine », où sont autopsiés les corps des bagnards, des ouvriers de l'arsenal et des marins<sup>1870</sup>. Sur les navires, l'aumônier accompagne les derniers moments des mourants et assume, « après leur mort, les honneurs de la sépulture ecclésiastique » envers les défunts catholiques qui avaient été portés en terre<sup>1871</sup>. Les corps livrés à la mer bénéficient également de prières et de bénédictions adaptées aux circonstances. Tous les navires, certes, ne disposent pas d'un prêtre, l'aumônerie de la Marine ne disposant pas, à son apogée sous le Second empire, plus d'une soixantaine d'ecclésiastiques dont une partie servent à la mer et les autres dans les ports militaires. Généralement, les cuirassés de l'escadre comme le navire amiral de la station du Levant reçoivent un prêtre, au moins jusqu'à la fin de l'aumônerie au début de la III<sup>e</sup> république. La présence à bord des transports et des navires-infirmières de missionnaires et d'aumôniers auxiliaires complète ces effectifs et rend d'heureux services. Embarquant en 1886 sur l'*Annamite*, un des meilleurs transports sanitaires de la Marine, l'abbé Cottet, aumônier auxiliaire de la Marine, n'accompagne pas moins d'une dizaine de cérémonies funéraires entre la mer de Chine méridionale et l'Égypte. Il bénit les dépouilles mortelles de neuf marins et militaires qui sont inhumés à la mer, mais il conduit aussi l'enterrement de deux défunts à Saïgon<sup>1872</sup>. Aucun officier enfin n'ignore qu'il trouvera dans les hôpitaux et les dispensaires du Levant des prêtres catholiques, français, mais également étrangers, pour veiller sur les derniers moments des marins agonisants.

Bien naturellement, comme dans l'ensemble des institutions militaires et selon les usages funéraires de ce siècle, la distinction sociale, le rang hiérarchique, le grade des défunts introduisent des nuances dans l'accompagnement funéraire. Durant la guerre de Crimée, les autorités navales françaises, mais également le gouvernement du Sultan, entourent d'une certaine pompe, quand cela est possible, l'inhumation de médecins, d'officiers et parfois de religieuses dévouées<sup>1873</sup>. Datant du 18 janvier 1859, et repris dans ses grandes lignes deux décennies plus tard, le « règlement relatif au

<sup>1870</sup> SHD-V-M, CC 2-830, « Inspection de Toulon » (1862).

<sup>1871</sup> *Ibidem*, Abbé Coquereau, Aumônier de la Flotte, au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, « Note à Monsieur le chef du Cabinet du Ministre de la Marine », 25 janvier 1864.

<sup>1872</sup> SHD-V-M, CC 2-810, Louis-Marie Cottet au ministre de la Marine, VA Aube, 22 mars 1886.

<sup>1873</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Arneaud à l'Inspecteur Général du Service de Santé de la Marine Quoy, 31 janvier 1858.

service religieux dans les établissements de la marine à terre » introduit une subtile graduation des honneurs liturgiques à rendre aux officiers comme aux marins catholiques dans l'enceinte de l'arsenal, avant que leurs corps ne soient confiés aux « chapelains des cimetières », si leur présence est avérée<sup>1874</sup>.

Dans les circonstances qui suivent un lourd combat, tel le bombardement du 17 octobre 1854, mais également une catastrophe, les règlements laissent la place à une certaine improvisation. La dégradation des corps, défigurés et décomposés par un trop long séjour en mer ou déléçés par une explosion, impose d'aller vite, non sans de lourdes déconvenues faute de chaux ou de produits chimiques. Après l'enterrement des morts de la *Sémillante*, l'odeur du charnier contraignit les bergers de Lavezzi à fuir les lieux. Un demi-siècle plus tard, en revanche, les autorités navales et médicales de Toulon gèrent assez efficacement la conservation des débris humains et des corps retrouvés autour du *Liberté* et bloqués dans la coque. Rassemblés à l'hôpital de Saint-Mandrier, les cadavres sont préalablement nettoyés et recouverts de désinfectants, avant que les funérailles puissent avoir lieu au début du mois d'octobre<sup>1875</sup>. La proximité de l'hôpital de la Marine, la mobilisation de ses médecins et de ses pharmaciens, l'emploi de produits chimiques plus efficaces que par le passé ont prévenu l'enfouissement de masse. Dans ces autres situations d'urgence que sont les campagnes de guerre outre-mer, ni les officiers ni les aumôniers ne peuvent toutefois mener à bien les rituels funéraires, militaires ou religieux. L'enterrement des marins et de soldats morts de maladie et d'épuisement durant le siège devant Sébastopol et dans les bases arrière telle Eupatoria fut souvent privé de tout faste militaire ou religieux<sup>1876</sup> : « Le lendemain, deux des mouillés de la veille entraient à l'hôpital, et quelques jours plus tard, le petit convoi des soldats les emportaient les pieds tournés vers cette mer où ils avaient pris la fièvre<sup>1877</sup> ». Pressés par le temps et par leurs diverses obligations sanitaires, les médecins ne pratiquent plus ou guère les autopsies qui, ordinairement, suivent la mort d'une personne dont le décès relève de la clinique interne<sup>1878</sup>. La modestie du cérémonial funéraire n'est pas toutefois systématique. Quand il s'agit de rendre les derniers honneurs à une soeur de la Charité, morte en se dévouant aux cholériques de Bulgarie, ou pour célébrer une victoire, les forces armées savent organiser une liturgie funéraire d'une certaine ampleur. Le jour suivant la bataille de Kinburn durant laquelle deux marins de la batterie cuirassée *Dévastation* avaient perdu la vie, le commandement s'emploie à faire de leurs funérailles un grand moment de cohésion morale, dont leurs compagnons, éprouvés par des mois de combats et de missions sans éclats, avaient grand besoin :

---

<sup>1874</sup> SHD-V-M, CC 2-810, « Règlement relatif au service religieux dans les établissements de la marine à terre », 18 janvier 1859 ; SHD-V-M, CC 2-830, « Dispositions réglementaires relatives au service religieux dans le port de Brest », Novembre 1877.

<sup>1875</sup> Thomas Vaisset, « Death in port: the explosion of the battleship *Liberté* in Toulon harbour (25 September 1911) », *Human Remains and Violence*, vol. 5, 2019, p. 91-109. Sur ces procédés de conservation : Anne Carol, *Les médecins et la mort. XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Aubier, Collection Historique, 2004, p. 241 et 267.

<sup>1876</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...) *op. cit.*, p. 115.

<sup>1877</sup> L. Constantin (pseudonyme de Léopold Pallu de la Barrière), *Six mois à Eupatoria* (...), *op. cit.*, p. 103.

<sup>1878</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 119-121.

« Le lendemain du combat de Kinburn, vers six heures du matin, (...) tous les bâtiments de l'escadre mettaient leur pavillon en berne. Aux cris d'enthousiasme, aux chants de victoire allaient succéder les prières des morts. Le moment était venu de procéder à l'enterrement des deux marins de la *Dévastation*. L'arrière de notre batterie avait été transformé en chapelle. Un catafalque d'une imposante simplicité recouvrait les deux corps. Il n'y avait là ni drap noir étoilé d'argent, ni panaches blancs, ni flambeaux ciselés, ni croix funèbre brodée sur velours. Des pavillons aux couleurs nationales recouvraient seuls les restes mortels de nos braves camarades, et les parois de la chapelle improvisée étaient modestement décorées par les drapeaux de toutes les nations alliées.

Vers onze heures, l'aumônier du *Montebello* arriva revêtu de ses habits sacerdotaux. Le commandant de la *Dévastation* et ses officiers se rangèrent à droite et à gauche des cercueils : les états-majors, des divers bâtimens (sic) leur faisaient face. L'équipage sur deux rangs avait pris place à tribord et à bâbord. L'office des morts fut récité au milieu du recueillement général. Il n'est personne qui puisse assister sans une émotion profonde à une cérémonie funèbre célébrée ainsi entre le ciel et l'eau, sur le glorieux théâtre où sont tombées les victimes ; il n'est personne qui n'éprouve le besoin de proclamer hautement son respect pour tous ceux qui, loin de leur famille, sacrifient si noblement leur existence à la grandeur de la patrie<sup>1879</sup>»

Ce sont ces mêmes rituels militaires et religieux qui accompagnent un quart de siècle plus tard, les combattants décédés lors de la prise de Sfax et dont les corps « placés sur des affûts, traînés par nos matelots » (...) sont enterrés au cimetière de la ville selon les rites de l'église catholique, la cérémonie étant conduite par l'aumônier et deux capucins italiens<sup>1880</sup>. En 1911, les funérailles des marins tués dans l'explosion du *Liberté* mobilisent également un appareil funéraire public de grande ampleur dont les photographies officielles ont fixé certains détails et moments. Profitant de l'apaisement de la question religieuse, les autorités navales et catholiques participent alors aux honneurs rendus aux victimes dont les corps, une fois l'absoute prononcée, sont portés dans l'arsenal où les discours officiels puis le défilé des détachements de marins rythment la procession des dépouilles avant leur inhumation<sup>1881</sup>.

### 3. 3. Un cordon de cimetières, de mausolées et de tombes à entretenir sur les côtes et dans les îles

La géographie méditerranéenne des tombes et des cimetières navals est déterminée par la répartition des bases majeures et secondaires, des escales et des zones d'opérations. Un grand nombre des marins ont donc été inhumés dans un port de guerre national — Toulon, Alger, Sidi-Abdallah —, sur les côtes étrangères les plus fréquentées et le long des principales voies maritimes. L'île de Milo, où la station du Levant cherche ses pilotes, contient encore aujourd'hui les tombes de plusieurs officiers morts sur l'île ou dans sa rade au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Devant une église catholique désormais désaffectée, se trouve celle de l'EV Bonnefou, décédé le 20 août 1828 à bord de la gabare *Rhinocéros*. Non loin est la tombe de l'élève de la marine Édouard Martin, décédé alors que le *Donawerth* faisait relâche dans le port de l'île<sup>1882</sup>. Dotée d'une « rade spacieuse et bien

<sup>1879</sup> Henri Langlois, « La *Dévastation*. Épisodes et souvenir de la guerre d'Orient », *Revue des Deux Mondes*, 2<sup>e</sup> période, t. 13, 1858, p. 755.

<sup>1880</sup> D. de Lonlay, *En Tunisie (...)*, op. cit., p. 202-203.

<sup>1881</sup> Cf. T. Vaisset, « Death in port (...) », art. cité.

<sup>1882</sup> Site du Consulat de France à Athènes, Services consulaires de la circonscription d'Athènes, Milos (Cyclades)

abritée », l'île de Milo accueille également durant la guerre de Crimée les bâtiments qui assuraient le service du corps expéditionnaire. Durant les escales, de nombreux cholériques, militaires et marins, ont été enterrés dans un cimetière situé « dans un endroit écarté »<sup>1883</sup>. Ailleurs en mer Égée, les tombes individuelles forment un chapelet d'« îlots funèbres », assez nombreux au milieu du siècle pour ne plus échapper à l'attention des croiseurs ni des voyageurs. Creusée par les habitants de Stampolie (Astypaléa), la tombe de Bisson est surmontée, par un insulaire reconnaissant, d'un monument en bois (une colonne ?), que ce dernier élève en 1846<sup>1884</sup>. Fermant le golfe Saronique, l'île de Psitalia (Psitalie) accueille, en 1837, la dépouille du CV Derabaudy. Le commissaire Vrenière y est enterré en 1845<sup>1885</sup>. Alors que s'essouffle l'insurrection chrétienne crétoise de 1866, le commandant du *Forbin* signale la mort inopinée d'un marin, victime d'une fièvre typhoïde, décédé à terre et dont le corps n'a pas été enterré dans le cimetière catholique de La Canée, mais dans la rade de La Sude<sup>1886</sup>. Quinze années plus tard, l'occupation internationale de la Crète (1897-1908) amène inévitablement des décès, pour la plupart accidentels, et leurs suites funéraires. Sur un terrain cédé par un musulman crétois dans la rade de La Sude, le cimetière des forces britanniques accueille en mars 1897 les marins russes d'un cuirassé, le *Sissoi Veliki*, victimes d'un accident de tir<sup>1887</sup>. Les théâtres de guerre enfin comme leurs bases arrière — la rade de Navarin, les rades entourant Sébastopol et la zone des Détroits — sont des territoires majeurs de cette géographie funéraire navale<sup>1888</sup>. Donnée par un pilote de Milo au service de la France, une parcelle accueille une cinquantaine de combattants de la Crimée, dont les corps furent ramenés en France après la Grande Guerre. La prise de Sfax, le 16 juillet 1881, par les forces embarquées des amiraux Conrad et Garnault, est suivie de l'enterrement d'une trentaine de soldats et de marins, dont les dépouilles sont rassemblées en un seul cimetière, distinct du vieux cimetière catholique de la ville<sup>1889</sup>. Ce sont enfin sur les côtes, non loin des ports qu'ils tentaient de rallier, et sur les rivages des voies maritimes que les victimes des naufrages ont trouvé leurs dernières demeures. Perdue sur des îles nues et désertes, la petite nécropole bâtie après le naufrage de la *Sémillante* impressionne les visiteurs et les marins :

« quelques croix de bois! c'est tout ce qui reste de la superbe frégate. Au sommet de l'île, une pyramide entourée de quatre croix en fer, rappelle le naufrage. C'est bien modeste ; et pourtant c'est bien

<sup>1883</sup> DAVELUY, II, p. 423.

<sup>1884</sup> Anonyme, *La marine française dans le Levant*, s. d., s. e., p. 22.

<sup>1885</sup> *Ibidem*, p. 304.

<sup>1886</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, C<sup>mt</sup> du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

<sup>1887</sup> ... et que les Crétois chrétiens, ulcérés par l'attitude temporisatrice et pro-ottomane de la Russie, tiennent pour un juste châtement de la Providence.

Amiral Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Amiral (...)*, *op. cit.*, p. 263.

<sup>1888</sup> V<sup>te</sup> E.-M. de Vogüé, « En Crimée », art. cité, p. 515-516.

<sup>1889</sup> J. Servonnet et le Dr. Lafitte, *En Tunisie (...)*, *op. cit.*, p. 25-26 ; T. Giffard, *Les Français à Tunis*, Paris, V. Havard, 1881, p. 274.

éloquent aussi, ces débris de naufrage, perdus dans (...) cet îlot sauvage. Et tous, nos jumelles à la main, nous regardions avec émotion les simples croix de bois, et le pauvre cimetière que vient battre la mer <sup>1890</sup> ».

### 3. 3. 1. Habiller d'un monument funéraire les tombes des officiers et des marins : une entreprise collective

Tous les rituels funéraires militaires et navals s'accompagnent d'un effort de signalisation, voire de consolidation et de pérennisation des cimetières et des tombes<sup>1891</sup>. L'érection de quelques croix de bois comme la construction d'un enclos de pierres sèches sont généralement tout ce que l'on peut alors faire dans les jours qui suivent la mort de plusieurs dizaines d'hommes<sup>1892</sup>. Évoquant juste après la guerre de Crimée, la mort et l'enterrement des marins du *Henri-IV* affectés à des tâches de batellerie dans le port d'Eupatoria, Pallu de la Barrière évoque le « champ où sont couchés tant de gelés, tant de scorbutiques », qui « se reposent de leur rude vie de marin, au bruit de ce même vent de sud-ouest, sous une petite croix en bois que maître Villaret a noircie avec un reste de peinture (...) »<sup>1893</sup>. Après l'enterrement des marins de la *Dévastation* « dans les talus des fossés extérieurs de la forteresse » de Kinburn, « une humble croix de bois blanc fut plantée sur la sépulture des deux courageux marins<sup>1894</sup> ». La brève évocation du lieu par l'ancien directeur de l'établissement hospitalier de Thérapie donne à voir, comme partout ailleurs, un tapis de croix de bois, sans signaler de monument particulier<sup>1895</sup>.

Dans les mois voire les années qui suivent ces premières funérailles, se mettent en place, mais sur échelle plus modeste, les mêmes pratiques et logiques qui animent en Europe comme en Amérique du Nord la construction des nécropoles militaires et la sanctuarisation des champs de bataille. En mer Égée comme en mer Noire, l'inhumation initiale est suivie par l'érection d'un appareil funéraire dont les formes ne présentent aucune originalité ou de singularité navale. Les rapports et les lettres du Levant, parfois accompagnés de dessins, montrent des enclos de pierre sèche, des croix de cimetière pour les lieux d'inhumation collectifs, mais également des colonnes ou des obélisques de marbre (Milos, Pylos), parfois des pyramides<sup>1896</sup>. Les mêmes appareils funéraires se retrouvent en Méditerranée occidentale. Dans les deux décennies qui suivent l'inhumation des morts de la *Sémillante*, des murs de maçonnerie sont érigés par le Génie, tandis qu'une chapelle

<sup>1890</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie*, *op. cit.*, p. 152.

<sup>1891</sup> Pour un exposé sommaire : P. Louvier, « La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914) », art. cité, p. 114-118.

<sup>1892</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, Commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

<sup>1893</sup> L. Constantin (pseudonyme de Léopold Pallu de la Barrière), *Six mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 103.

<sup>1894</sup> H. Langlois, *La Dévastation (...)*, art. cité, p. 755.

<sup>1895</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 35, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Arneaud à l'Inspecteur Général du Service de Santé de la Marine Quoy, 31 janvier 1858.

<sup>1896</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce, Affaires Diverses et Politiques, (ADP) (10), 1893-1895, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 18 mars 1894 ; Pierre Corcket, *Les Lazaristes et les filles de la Charité*, Achrafieh, Beyrouth, Maison des Lazaristes, 1983, p. 73, note 12.

funéraire est construite. Par la suite, une pyramide est érigée sur les lieux du naufrage, dont le socle quadrangulaire est doté sur ses quatre faces de plaques de marbre noir puis de bronze<sup>1897</sup>.

Les premiers donneurs d'ordre de ces entreprises funéraires sont les pouvoirs publics. Il s'agit de conjurer l'impression déplorable que produit toute grande catastrophe en lui donnant du sens, patriotique et civique. Le désastre de la *Sémillante*, en un temps où la résistance russe de Sébastopol fait mal augurer de la réussite du siège, est ainsi suivi d'un effort considérable pour venir en aide aux familles des défunts et honorer leurs morts. Deux cimetières murés, érigés pour accueillir les corps retrouvés, reçoivent le premier, le corps identifié du commandant Jugan, et le second, la dépouille de l'aumônier et la chapelle des morts<sup>1898</sup>. Les années suivantes, les travaux de consolidation sont poursuivis pour en faire la première nécropole navale hors des côtes hexagonales. La Marine est naturellement engagée dans ces premières entreprises funéraires. Autant que faire se peut, les marins sont regroupés dans des carrés distincts des cimetières civils et militaires, permettant aux futures générations de retrouver de leurs « grands anciens »<sup>1899</sup>. Toute tombe et tout carré identifié outre-mer comme ceux d'un marin sont également susceptibles d'être restaurés soit par les équipages soit par un entrepreneur payé par la rue Royale<sup>1900</sup>. Autant de marques de bienveillance ou de patronage dont bénéficient, lors des tempêtes, les marins de la pêche, mais également aux mauvais jours les personnels méritants appauvris comme leurs proches. Ordinairement, les initiatives des matelots et de leurs officiers dotent les dépouilles d'un appareil funéraire. Pour le corps de Santé de la Marine, la commémoration du dévouement des « braves, morts au champ d'honneur » des fronts épidémiques, vrais « martyrs du devoir et de la science », est autant une réaction de fierté que l'appel à une plus grande considération navale et publique<sup>1901</sup>. L'esprit de corps d'un navire, l'affection et le respect, la bonne entente, la simple pitié motivent également la solidarité des équipages touchés par un ou plusieurs deuils. Financée par les subordonnés de l'amiral Latouche-Tréville, la construction d'un mausolée pyramidal dans la batterie de la Croix des Signaux au cap Céret offrit, durant un siècle, aux navires quittant et ralliant Toulon un repère saillant, très en vue de la haute mer<sup>1902</sup>. Visitant l'île de Lipsi (ou Lipso), l'amiral Conrad y voit la tombe du commandant de Rabaudy, décédé en 1837, et qu'avait entretenue son prédécesseur, le CA Moulac, apparenté au défunt<sup>1903</sup>. L'esprit de corps des officiers, les liens de parenté proches ou lointains unissant un commandant à un jeune subalterne protégé, l'amitié enfin

---

<sup>1897</sup> François Canonici « Naufrage de la « Sémillante » : ce que l'on n'avait jamais dit... » tiré du blog de F. Canonici : Canonici\_skyrock.com. Blog d'un historien de Bonifacio.

<sup>1898</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie*, (...), *op. cit.*, p. 152.

<sup>1899</sup> J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux* (...), *op. cit.*, vol. II, p. 490.

<sup>1900</sup> SHD-V-M, 17 GG 3-3, Ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, au LV Cavelier de Cuverville, brouillon des instructions données avant son départ en Crimée, Juillet 1863 ; *ib.*, Camille, baron Clément de la Roncière Le Noury au LV Cavelier de Cuverville, 21 août 1863.

<sup>1901</sup> La Rédaction, « Inauguration à Gorée d'un monument commémoratif en l'honneur des officiers du Corps de santé victimes de l'épidémie de fièvre jaune de 1878 », *Archives de médecine navale*, 1881, n° 36; p. 233-235.

<sup>1902</sup> Gisèle Argensse, *Saint Mandrier terre d'accueil. Histoire d'une presqu'île*, à compte d'auteur, 1989, p. 45-51.

<sup>1903</sup> Anonyme, *La Marine française dans le Levant*, s. d., s. ed., p. 304.

contribuent à couvrir les tombes des officiers fauchés par la maladie ou l'accident d'un appareil funéraire les préservant de l'anonymat. Ainsi la tombe de l'EV Bonnefou porte-t-elle comme épitaphe : « Il fut bon époux, bon père de famille et emporte avec lui les regrets de tous ceux qui l'ont connu<sup>1904</sup> ». Quel sort funéraire est réservé aux maîtres comme aux marins ?

La ligne de séparation nette que les historiens des pratiques funéraires militaires établissent entre les officiers, bénéficiaires de monuments et de tombes individuelles, et le commun de leurs hommes, bons pour la tombe collective, s'avère plus incertaine qu'on ne le pense, et ce bien avant la Grande Guerre<sup>1905</sup>. Si les officiers défunts reposent en effet dans des tombes individuelles, cette prérogative cède devant les nécessités sanitaires et politiques. Incapables de reconnaître les corps des naufragés de la *Sémillante*, si l'on excepte ceux du commandant et de l'aumônier, les autorités firent creuser quelques 300 tombes individuelles pour y déposer les défunts de tout grade<sup>1906</sup>. Durant cette même guerre d'Orient, l'hôpital de la Marine de Thérapie ignore absolument les différences de grades entre les défunts, chacun étant inhumé dans une tombe individuelle. Durant une croisière d'une certaine durée, particulièrement sur un stationnaire, les accidents mortels sont des événements graves, dont le commandement sait qu'il doit désamorcer les effets moraux. S'ils sont inhumés, les matelots bénéficient systématiquement de ce — triste — avantage d'une tombe individuelle et bien identifiée. Un appareil funéraire modeste est mis en place grâce à la solidarité des camarades, qui se cotisent, tandis que les officiers participent aux dépenses. En juillet 1868, la tombe d'un marin du *Forbin*, enterré dans la baie de La Sude, est surmontée d'un « petit monument »<sup>1907</sup>. De tels cas ne sont pas rares, mais avérés sur plusieurs théâtres maritimes.

### 3. 3. 2. L'effacement rapide des cimetières et des monuments funéraires

Une fois les tombes creusées, les enclos élevés, les premiers monuments funéraires bâtis, que deviennent ces lieux funéraires ? Sur les côtes métropolitaines et dans les territoires coloniaux de la France, l'entretien relève de l'administration publique<sup>1908</sup>, des municipalités et, dans une moindre mesure, des associations patriotiques, qui seront actives après 1914 dans les Balkans

<sup>1904</sup> Consulat de France à Athènes. Services consulaires de la circonscription d'Athènes, Milos Cyclades <https://gr.ambafrance.org/Milos>.

<sup>1905</sup> Annette Becker, *Les monuments aux morts : patrimoine de la Grande Guerre*, Paris, errance, 1988 ; Luc Capdevila, Danièle Voldman, *Nos morts. les sociétés occidentales face aux tués de la guerre (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Payot, 2002, p. 25 ; Thierry Hardier, Jean-François Jagielski, « Le corps des disparus durant la Grande Guerre : l'impossible deuil », *Quasimodo*, 9, 2005, *Corps en guerre, 2, Imaginaires, idéologies, destructions*, p. 75-95 ; Béatrix Pau-Heyriès, « La démobilisation des morts français et italiens de la Grande Guerre », *Revue Historique des Armées*, 250, 2008, p. 66-76 ; <http://www.cheminsdememoire-nordpasdecals.fr/lhistoire/la-memoire-de-la-grande-guerre/les-inhumations-de-soldats-pendant-la-grande-guerre-1914-1918.html>.

<sup>1906</sup> Le cimetière de l'Est, à Cala Furcone accueille 124 corps, la «chapelle des morts » et la tombe de l'aumônier M. Carrière. Le cimetière de l'Ouest, à Acciarinio, a reçu 118 corps. On y trouve la tombe du commandant Jugan.

<sup>1907</sup> SHD-V-M, BB 4 1481, C<sup>mt</sup> du *Forbin* au C<sup>mt</sup> de la station du Levant, 2 août 1868.

<sup>1908</sup> C. Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien (...), op. cit.*, p. 22

comme en Afrique du Nord<sup>1909</sup>. Neuf années après la mort en juillet 1835 du médecin chef de la Marine de Toulon, Fleury (1763-1835), fauché par le choléra, une souscription publique permet de surmonter sa tombe d'un buste en bronze dévoilé le jour anniversaire de son décès, qui réunit les autorités médicales, militaires et municipales de la ville<sup>1910</sup>. Ni la Marine ni la Guerre n'ont toutefois le monopole des entreprises funéraires ni de leur entretien. La Marine coopère ainsi au début du siècle avec le Souvenir Français qui, de concert avec la municipalité toulonnaise, aménage le carré des soldats et des marins tués dans l'explosion du Lagoubran dont les corps n'ont pas été demandés<sup>1911</sup>. En 1902, le Souvenir Français est également le maître d'oeuvre de la construction d'un monument rappelant, à la fois, le sacrifice des soldats morts du typhus et d'épuisement que l'on avait déposés à Porquerolles, à la fin de la guerre de Crimée, et la perte d'une quarantaine de marins et d'officiers de l'*Arrogante*, une batterie cuirassée jetée à la côte le 18 mars 1879.

Dans les pays étrangers de la Méditerranée occidentale comme au Levant, les congrégations religieuses ne semblent pas avoir été chargées de cette surveillance funéraire, confiée aux agents consulaires comme aux stationnaires. Sans être réglées par un calendrier strict, les visites des cimetières navals et militaires deviennent, sous le Second empire et la Troisième République, une tâche ordinaire des croiseurs de la station du Levant, et du stationnaire de Constantinople<sup>1912</sup>. En 1863 puis à la fin du siècle, des missions sont spécialement diligentées en Mer Noire. Confiée à un officier de l'Armée et au LV Cavelier de Cuverville, l'objet de la première enquête est de localiser les cimetières, d'en dresser une carte précise et de voir l'état des tombes françaises<sup>1913</sup>. Une génération plus tard, la seconde mission s'assure de l'état général des monuments. Si l'on peut donc parler d'une surveillance navale ponctuelle, ni l'escadre d'évolutions ni la station du Levant ne disposent d'une ligne budgétaire allouée annuellement, permettant d'entreprendre à temps une action restauratrice ou préservatrice. En mer Noire comme au Levant, les cimetières comme les monuments funéraires ne disposent pas en outre de gardiens *in situ* et ne font donc pas l'objet d'un entretien régulier. Inévitablement, le temps dépouille de leurs ornements ces tombes et livre ces cimetières aux effets des saisons et de l'abandon<sup>1914</sup>. Au terme de quelques années, les enclos s'effondrent, les pierres tombales disparaissent, les croix dominant les ossuaires tombent. Partout prospèrent les herbes folles, les bouquets de thym et de laurier. L'isolement de la plupart des carrés et des tombes, bâtis souvent hâtivement, mangés de sel et livrés aux errances des chèvres, accentue

---

<sup>1909</sup> Rémi Dalisson, « Les racines d'une commémoration : les fêtes de la Revanche et les inaugurations de monuments aux morts de 1870 en France (1871-1914) », *Revue historique des armées*, 274, 2014. Consultation de l'édition électronique, mise en ligne le 1<sup>er</sup> juillet 2014 ; Jean-Christophe Denis, *Le Souvenir français à travers les siècles 1887-2017*, Bernard Giovangeli, 2018, p. 248-249.

<sup>1910</sup> *L'Illustration* 1844, p. 416.

<sup>1911</sup> SHD-T-M, 2 A 3-570, Préfet maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Camille Pelletan, 6 novembre 1902.

<sup>1912</sup> DAVELUY, II, p. 423 ; J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements (...)*, *op. cit.*, vol. II, p. 490, note 65.

<sup>1913</sup> Tout le travail de repérage mené par le LV Cavelier de Cuverville est déposé dans les fonds 17 GG 4 et 190 GG 2-6 au Service Historique de la Défense, sur son site de Vincennes.

<sup>1914</sup> B. Pau, *Le Ballet des morts (...)*, *op. cit.*, p. 27.

cet évanouissement auquel parfois participe la récupération d'une pierre ou d'une chaîne. Même sans vandalisme, une génération suffit à dissoudre la trace d'une tombe et d'un petit cimetière<sup>1915</sup>.

Missionnés en 1863 pour inspecter les cimetières français sur les bords de la Crimée, deux officiers confirment la déchéance des sites et funéraires enveloppant Sébastopol<sup>1916</sup>. La plupart des 15 cimetières navals français que dénombrent et visitent ;le LV Cavelier de Cuverville et son homologue de l'armée, le capitaine Bezard-Falgas, leur semblent dans un état pitoyable : « les croix en bois que la Marine place d'ordinaire sur les tombes ont en effet presque toutes disparu et sur les débris qui subsistent encore les inscriptions » sont à peine déchiffrables<sup>1917</sup>. Cherchant à reconnaître les tombes de quatorze officiers de l'Infanterie de Marine enterrés « sous les murs mêmes de Sébastopol », Cuverville ne parvient à en identifier que deux<sup>1918</sup>. La situation des cimetières établis en mer Égée durant la guerre d'Orient est alors fort comparable à ce que rapportent les officiers détachés en Crimée. En 1850, un stationnaire du Levant déplore à Navarin le « triste état » du « champ de sépulture des Français (...). Les murailles se sont écroulées et n'offrent plus de résistance aux eaux qui entrent dans le cimetière de toute part. Il faudrait un millier de francs pour y remédier<sup>1919</sup> ». En décembre 1869, l'ambassade de France à Constantinople signale au CA Moulac, commandant la station du Levant, la quasi-disparition du monument érigé en 1828 dans le port de Maltezana, un des ports d'Astypaléa, en hommage à l'EV Bisson, une simple colonne de bois, « que le temps a détruite<sup>1920</sup> ». À la fin du siècle, le cimetière marin des îles Sanguinaires, pourtant construit avec soin et soigneusement réhabilité, donne l'impression d'une certaine décrépitude<sup>1921</sup>. Rien ici de bien étonnant ni de singulier, si l'on songe à la rapide détérioration des tombes individuelles creusées durant et immédiatement la Première Guerre mondiale, mais également aux tombes des combattants morts aux colonies avant 1914.

Tout au long des décennies 1870-1880, la dégradation des cimetières de la guerre de Crimée est une antienne des rapports navals et diplomatiques qui se font plus incisifs. La détérioration des monuments du premier XIX<sup>e</sup> siècle prend, après la défaite de 1870, une bien amère saveur, attisée par les maladroitesses politesses de l'ennemi d'hier. Visitant le Mont Carmel durant une de ces excursions semi-politiques à laquelle l'état-major de la station du Levant se prête souvent, le commandant Grivel rapporte avoir vu sur l'ossuaire des Français massacrés en 1799, une plaque

---

<sup>1915</sup> Cet évanouissement est inévitable pour tout site funéraire abandonné comme on a pu le voir en Afrique du Nord après les indépendances et ce, quelque soit la bonne ou mauvaise volonté des populations et des autorités. Ainsi le cimetière chrétien de Sfax, après trois décennies d'un quasi-abandon, défoncé par les inondations, était recouvert de roseaux, « sans oublier moutons, chèvres, volailles gambadant en liberté, ainsi que les détritrus divers ». <http://www.sfax1881-1956.com/Ville/cimetier.htm>

<sup>1916</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-6, CA Baron de La Roncière Le Noury au LV Cavelier de Cuverville, 21 août 1863 ; *ibidem*, LV Cavelier de Cuverville, brouillon de la lettre adressée au CA de La Roncière Le Noury, s. d. (Août-Septembre 1863).

<sup>1917</sup> *Ibidem*.

<sup>1918</sup> *Ibidem*.

<sup>1919</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Commandant Gicquel des Touches, Cahier manuscrit, « Note sur la station du Levant en 1850 ».

<sup>1920</sup> SHD-BB 4 1483, Ambassade de France au CA Moulac, 29 décembre 1869.

<sup>1921</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie*, *op. cit.*, p. 152.

allemande, posée en 1872, « à la mémoire des braves soldats français tués devant Acre en 1799<sup>1922</sup> ». Dix années plus tard, le vicomte de Vogüé, qui avait eu vent alors de cette affaire, exprime la même tristesse en visitant Sébastopol, où cet ancien volontaire de 1870 hante les cimetières français et britanniques : « Malgré tout, ces morts de Crimée ne sont pas à plaindre : ils sont tous venus ici un soir de victoire. (...) Pourvu que plus tard aux heures changeantes, ces heureux soldats n'aient jamais rien su du deuil de leurs camarades vaincus ! <sup>1923</sup> ». Visitant, en 1882, le grand cimetière militaire de Milo, une des nécropoles navales de la guerre de Crimée, l'amiral Conrad, commandant la station du Levant, signale le très mauvais état du site où il n'est possible de repérer qu'une seule tombe. L'année suivante, l'état général des monuments funéraires dans la rade de Salonique est préoccupant. Si les descendants du CV de Rabaudy ont entretenu sa tombe, l'ossuaire des marins français comme la tombe du commissaire Vrenière sont à rebâtir complètement<sup>1924</sup>. En 1889, le CA Alquier dénonce l'état d'abandon du cimetière militaire de Navarin, partiellement remis en culture, dont les murs d'enceinte et les pierres tombales ont été renversés<sup>1925</sup>. Des ossements épars parsèment même le carré naval. Les quelques corps enterrés dans l'église de Pylos, au sud de la rade éponyme, ont été, en revanche, préservés de ces outrages. La situation est d'autant plus navrante que les Russes ont établi, en 1872, une église et un monument sur l'île de Sphactarie pour honorer leurs morts, tandis que les Britanniques ont érigé un obélisque commémoratif en pleine rade sur l'îlot d'Helonaki. L'évanouissement des tombes, le « navrant oubli », voire l'ingratitude de la patrie envers ses marins et ses soldats « dont les noms à trois-quart effacés achèvent de disparaître sur les croix vermoulues, plantées en hâte au dessus de leurs modestes sépultures » sont également des thèmes obligés de la commémoration des combats livrés en Tunisie en 1881<sup>1926</sup>.

### 3. 3. 3. Le relèvement des tombes et l'entretien des cimetières au Levant : un ravaudage incessant

On se tromperait en imaginant une longue période d'apathie suivie d'une réaction salutaire. Tout au long du siècle, la Marine relève ici ou renouvelle là l'appareil funéraire. Ce sont ainsi les marins du croiseur l'*Actif* qui se rendent à Stampélie (Astypaléa) pour ériger cette colonne et fixer une plaque à la mémoire de l'enseigne de vaisseau Bisson<sup>1927</sup>. En 1876, l'équipage du *Chateau-Renaud* dote le monument célébrant la mémoire des Français massacrés à Jaffa en 1799 d'une

<sup>1922</sup> Anonyme, *La Marine française dans le Levant*, s.l., s. d., *op. cit.*, p. 57.

<sup>1923</sup> V<sup>te</sup> de Vogüé, *Yalta (...)*, *op. cit.*, p. 30

<sup>1924</sup> Le CV de Rabaudy, qui avait pris part au forçement des forts du Tage en 1831 sous le commandement de l'amiral Roussin, commandait alors le *Triton*. Anonyme, *La Marine française dans le Levant*, *op. cit.*, p. 304.

<sup>1925</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce « Affaires Diverses Politiques », 7, Ministre des Affaires étrangères, Eugène Spuller, au ministre de la Marine, Édouard Barbey, 20 novembre 1889.

<sup>1926</sup> J. Servonnet et le Dr. Lafitte, *En Tunisie (...)*, *op. cit.*, p. 25-26.

<sup>1927</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant de l'*Actif*, Allocution prononcée à l'inauguration du monument élevé à la mémoire de Bisson à Maltezana, s. d. (Janvier 1870).

magnifique croix de fer forgée et d'une plaque commémorant la venue des marins et leur dédicace. Après 1890, la remise en état des lieux ou leur réaménagement semble prendre une allure plus régulière. Généralement, l'option la plus économique et la plus pratique est de rassembler les restes humains d'une nécropole en un seul ossuaire dont l'entretien pose moins d'embarras que celui d'une parcelle murée trop étendue. Le procédé est ancien. Le 3 juin 1847, le prince de Joinville, alors commandant l'escadre d'évolutions, avait fait ramasser sur l'île rocheuse de Cabrera les restes des prisonniers français de Baylen, morts de faim et de dénuement<sup>1928</sup>. Doté d'une stèle commémorative, l'ossuaire est ultérieurement entretenu. Il est, en outre, l'objet, en 1903, d'une mission d'inspection menée par l'agent consulaire de Palma de Majorque et du VA Gourdon<sup>1929</sup>. Construit en 1890 au large du port de Pylos, un ossuaire rassemble les dépouilles mortelles de divers combattants, marins et militaires, morts à Navarin et durant le l'occupation du Péloponnèse par les forces du général Maison. Pour les monuments et les cénotaphes, tels que la colonne de Bisson, l'inévitable dégradation des matériaux fragiles — le bois ou les briques — impose l'emploi de matériaux résistants mieux aux saisons. Le marbre est ainsi employé en 1870 pour la reconstruction de la colonne honorant la mémoire de l'enseigne de vaisseau Hippolyte Bisson. Dans cette restauration, l'économie rivalise avec le « système D ». En 1890, la construction du monument français sur l'îlot de Fanari, au large du port de Pylos, est financée par le seul ministère de la Marine qui engage dans cette entreprise 6 500 francs, tandis que la Guerre, invitée à prendre sa part aux travaux, refuse en rappelant la subordination navale des troupes de marine qui ne passent qu'en 1900 sous tutelle militaire<sup>1930</sup>. En 1894, en revanche, quatre décennies après la guerre de Crimée, la Guerre appuie sans réserve la demande de la rue Royale qui, signalant la détérioration du cimetière français de Milo, propose la réunion des ossements<sup>1931</sup>. Entreprise les années suivantes, la réfection des tombes est suivie de l'installation d'une stèle commémorative, encore visible aujourd'hui, un siècle après le rapatriement des corps au lendemain du premier conflit mondial<sup>1932</sup>. Menées à l'étranger les entreprises de restauration funéraire dépendent d'un climat diplomatique qui s'avère, à la fin du siècle, très favorable voire très amical.

Détachés à Sébastopol en 1863 pour jager l'état des sépultures françaises en Crimée, un militaire et un marin sont gênés par l'écho de la crise polonaise, opposant la France à la Russie, et qui les oblige à la plus grande prudence pour ne pas alimenter le soupçon de l'espionnage. Trois décennies plus tard, en revanche, l'alliance franco-russe, rythmée par les grandes visites d'escadre dans les ports de Kronstadt et de Toulon, est l'occasion de célébrer le souvenir apaisé du siège de Sébastopol. En novembre 1893, au lendemain de l'accueil de l'escadre russe en France, des prières

<sup>1928</sup> [https://www.sciencesetavenir.fr/archeo-paleo/archeologie/guerres-napoleoniennes-l-enfer-de-cabrera-une-berezina-meconnue\\_146575](https://www.sciencesetavenir.fr/archeo-paleo/archeologie/guerres-napoleoniennes-l-enfer-de-cabrera-une-berezina-meconnue_146575).

<sup>1929</sup> J. -M. Delaunay, *Méfiance cordiale (...)*, *op. cit.*, vol. 1, p. 62-102.

<sup>1930</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce, Affaires Diverses Politiques, 7, Ministère des Affaires étrangères au ministère de la Marine, 20 novembre 1889 ; *ibidem*, Ministère de la Marine au Ministère des Affaires étrangères, 4 décembre 1889.

<sup>1931</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce, Affaires Diverses Politiques (10), 1893-1895, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 18 mars 1894.

<sup>1932</sup> Informations trouvées sur le site du consulat de France à Athènes. Milos (Cyclades).

publiques et un office orthodoxe sont célébrés dans le cimetière français de Sébastopol où les « dames » de la ville font déposer en 1895 une couronne en argent<sup>1933</sup>. Les missions navales sont alors autant d'occasions de renouer le fil d'une mémoire de guerre désormais apaisée. En mai 1912, la célébration de l'amitié militaire franco-russe se déploie lors des cérémonies conduites à Sébastopol en présence de l'agent consulaire français, le très zélé vice-consul Gay, et du LV Pamard, commandant le stationnaire de Constantinople<sup>1934</sup>. Une fois les visites protocolaires faites, le commandant de la *Reine-Blanche* mène une délégation de douze matelots porter une couronne sur le nouveau monument aux morts russes, une chapelle, dans laquelle devait être posée une croix de fer, ramenée comme trophée après le siège, et que la France avait restituée à sa grande alliée. La bénédiction solennelle de l'édifice, la présence d'une poignée de vétérans russes, un discours de circonstance, célébrant « l'amitié noble et sincère » entre les deux nations précèdent la visite du cimetière français, dont le terrain, donné à la France, est « admirablement tenu » par l'agent consulaire<sup>1935</sup>. L'entretien d'autres cénotaphes et d'autres tombes marque aussi, mais occasionnellement le rapprochement cordial de la France et de ses anciennes rivales italienne et britannique. En 1912, l'amiral Viale eut ainsi « la touchante pensée » de faire placer sur le monument de Bisson une plaque honorant son sacrifice, habilement rédigée en latin, une langue que les citoyens cultivés des deux soeurs latines tenaient pour leur commun trousseau et leur lien le plus fort : « *Virtuti Patriaeque fidei Italicci classis dicavit*<sup>1936</sup> ».

---

<sup>1933</sup>La photographie de la couronne (et peut-être du cimetière) transmise par le maire de la ville n'est pas parvenue au ministère selon une note jointe à son courrier.

SHD-V-M, BB 8-1776, Nicolas Wetzel au chef d'État-Major Général de la Marine, 16 mai 1895.

<sup>1934</sup> SHD-V-M, BB 3-1349, LV Pamard au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 30 mai 1912.

<sup>1935</sup>*Ibidem*.

<sup>1936</sup> Charles Duplomb, *Récits maritimes ou lettres inédites des marins français*, Paris, Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1925, p. 25.

## Conclusion de la première partie

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, plusieurs groupes nationaux sont amenés, par vocation ou par leur profession, à s'établir sur les rives de la Méditerranée et nouent avec certains territoires régionaux des liens d'intimité ou de familiarité si grands que l'on peut parler d'une appropriation réciproque. Les jésuites, les carmes, comme les Filles de Saint-Vincent s'enracinent durablement au Proche-Orient où leurs actions comme leur présence deviennent familières. Dans les décennies qui suivent la prise d'Alger, les militaires font de l'Algérie, puis de la Tunisie et du Maroc comme de leurs confins méridionaux le théâtre d'explorations combattantes, mais également ethnologiques, archéologiques et cartographiques. Pour une partie de ces expatriés, leur adoption des vêtements comme des parlers indigènes, mais également leur connaissance intime des usages locaux sont si grandes qu'ils deviennent des hommes-de-l'entre-deux. En mer Égée, les « Athéniens » nouent des liens privilégiés avec certains territoires insulaires et continentaux, on pense ainsi à Thasos comme à Délos, où l'histoire des fouilles française s'inscrit sur le temps long de l'archéologie. Cette appropriation collective, parfois savante, parfois combattante ou purement charitable, n'est pas un fait inédit ni isolé. Depuis la Renaissance, les érudits, les ordres religieux, mais également les touristes fortunés et les soldats de fortune parcourent la Méditerranée africaine et levantine, se dépouillent d'une partie de leurs identités et de leurs usages, et bâtissent un système de savoirs très complexe. Au XIX<sup>e</sup> siècle, bien d'autres mondes font l'objet des mêmes processus de domestication tout azimut. La conquête du Sahel africain fait ainsi émerger une génération de « Soudanais » qui reproduisent sur ces immensités l'intérêt ethno-politique que les meilleurs éléments de l'armée d'Afrique (*i.e.* en Algérie) avaient manifesté dans les décennies suivant la prise d'Alger.

Dans ce processus, désormais planétaire et massif, de domestication et de captation occidentales des territoires et des sociétés non européennes, les marins tiennent une place assez singulière. Comme leurs compatriotes expatriés pour le service de la France, qu'ils soient militaires, consuls ou religieux, les marins perçoivent la Méditerranée comme un territoire proche, mais singulier, qui intéresse la grandeur comme la sécurité nationales. L'appropriation navale de cette aire est donc d'abord, et surtout, une affaire de moyens matériels et humains dont disposent l'escadre d'évolutions, les grandes divisions réunies ponctuellement, les stations locales enfin. Des moyens considérables qu'il faut entretenir, soigner, réparer en s'appuyant sur une chaîne de points d'appui, de navires de charge, d'agents ravitailleurs et de fournisseurs. Cette présence navale est aussi, et surtout, une affaire de mémoire et de conviction. Pour tous, la présence comme l'influence de France et de la Royale sont justifiées par des siècles d'entreprises spirituelles et savantes et de luttes héroïques, - ainsi le sacrifice de Bisson —, toujours conduites au service de l'Humanité et de la Patrie. Entretien non sans mal, la trame décousue des cénotaphes, des carrés navals, des plaques et des monuments commémoratifs, n'est que l'expression la plus visible d'une mémoire héroïque dont les commandes picturales - *Le soir de la bataille de Navarin en 1827*<sup>1937</sup> -, les biographies imprimées, les musées portuaires, et plus rarement l'onomastique navale sont les véhicules ordinaires. Alors que les militaires et les missionnaires ont des champs d'action bien définis, les marins sont les seuls à embrasser l'aire méditerranéenne, littorale, insulaire et maritime, dans sa totalité. Si l'Adriatique comme la mer Noire sont ponctuellement fréquentées, l'Afrique Méditerranéenne, la mer Égée, les rivages des péninsules italienne et ibérique, les îles de la Méditerranée centrale sont des parages très familiers des marins de l'Etat. Cette fréquentation, aussi ancienne que la présence de la Royale en Méditerranée, ne présente pas de prime abord l'intérêt que peuvent avoir les récits navals sur l'Océanie, l'Amérique du Sud ou les côtes du Gabon. À tort, le pensons-nous.

---

<sup>1937</sup> Tableau d'Auguste Meyer.

L'invention savante de l'Afrique du Nord ou du Proche-Orient, mais également l'exploration géologique, océanographique et vulcanologique du Levant et de la Méditerranée centrale doivent beaucoup à la contribution régulière de la Marine, particulièrement de ses hydrographes et de ses médecins. C'est, toutefois, dans la banalité routinière comme dans la récurrence des escales, des missions à terre, des contacts que se dégage la valeur même du récit naval. Ces innombrables escales, brèves souvent, mais répétées, façonnent en effet une certaine perception des sociétés et des territoires, souvent bornée mais qui est loin d'être aussi superficielle qu'on pourrait le penser de prime abord. L'expérience personnelle, familiale, bien sûr, des environnements méditerranéens, l'apprentissage assez banal de l'espagnol et de l'italien, les stages d'application en Provence, les séjours en escadre, les longues reconnaissances hydrographiques, les missions postales ou logistiques vers l'Algérie ou le Proche-Orient, les missions officielles et diplomatiques sont autant d'opportunités pour aller au-delà des premières images que le collègue et le *Borda* ont laissées. Sans avoir la profondeur des savoirs d'un jésuite établi au Liban depuis 30 ans ou d'un vieux briscard de l'armée d'Afrique, un stationnaire visite les mêmes parages des mois durant, s'informe régulièrement, et peut confronter ce qu'il voit et ce qu'il entend avec les informations prises dans les mêmes ports une décennie auparavant. La qualité du regard naval sur l'aire méditerranéenne tient donc autant dans le renouvellement des vues individuelles et collectives que facilite la proximité de cette zone, que dans les comparaisons, parfois déroutantes, que produit l'expérience de l'Outre-Mer.



## TABLE DES MATIÈRES

## TOME 1

**LA FRANCE ET LA MÉDITERRANÉE AU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE :  
UNE HISTOIRE NAVALE ET MÉDITERRANÉENNE DE LA FRANCE DE LA FIN DE LA  
RESTAURATION AUX GUERRES BALKANIQUES (1827 ENV. - 1913 ENV.)**

Remerciements	7
Précisions et conventions	11
Avant-propos	17
Introduction générale	31
<i>La défense navale des intérêts nationaux dans une aire multipolaire : une histoire séculaire</i>	31
<i>L'histoire nationale de la Méditerranée contemporaine : une étonnante occultation des sources, des enjeux et des moyens navals</i>	62
<i>Articulations majeures et bornage d'une recherche</i>	92

**PREMIÈRE PARTIE**

**LES MARINS FRANÇAIS ET LA MÉDITERRANÉE – LA MÉDITERRANÉE DES MARINS.  
EXPÉRIENCES, IMAGINAIRES, IGNORANCES ET SAVOIRS NAVALS SUR UNE MER PROCHE**

Introduction	103
<b>I. Apprendre et connaître la Méditerranée : apprentissages, expériences et savoirs navals du monde méditerranéen de l'enfance aux premiers embarquements</b>	<b>109</b>
<u>1 La part du « Midi » dans les états-majors et les équipages</u>	112
1.1. Aperçus historiographiques et ressources archivistiques	112
1.2. L'équipage majoritairement breton : par delà le stéréotype, une réalité pérenne	118
1.2.1. Les identités régionales sur les navires de la Royale : des représentations littéraires et médicales assez équilibrées avant 1870	118

1. 2. 2. Les gros bataillons bretons dans la Marine : les inscrits maritimes, les recrues et les engagés volontaires	123
1. 2. 3. Les Ponantais prépondérants sauf dans les stations d’Afrique du Nord et du Levant	126
1. 3. Les natifs du Midi au sein des états-majors	129
1.3.1. L’ancrage maritime de l’encadrement inégalement marqué selon les corps et les spécialités	129
1.3.2. La part des Méridionaux bien marquée dans les corps non-combattants	131
1. 3. 3. Méridionaux d’adoption et de vieille roche	133
1.4. Les Méridionaux et la Méditerranée : quelle expérience enfantine et juvénile des espaces maritimes ?	135
1. 4. 1. Enfances sédentaires et nomades	135
1. 4. 2. Les natifs du Midi et les nourrissons de la « Grande Bleue » : des expériences communes et singulières	137
<u>2. Les centres méditerranéens dans la formation navale : une part importante, mais spécialisée</u>	141
2.1. Paris et la région parisienne : un centre manufacturier et scientifique essentiel pour la Marine	142
2. 1. 1. Une concentration d’écoles préparatoires et de centres de perfectionnement	142
2. 1. 2. La « révolution maritime » se joue aussi en région parisienne	146
2. 2. L’instruction navale entre Paris et les cinq ports de guerre : une nécessaire complémentarité	148
2. 3. Brest monopolise la formation nautique et Lorient l’instruction militaire	148
2. 4. Trois secteurs fermement tenus par Toulon : la santé navale, l’artillerie et la torpillerie	151
2. 4. 1. Une grande école de santé navale longtemps associée à Montpellier	152
2. 4. 2. L’école de canonnage de la Marine et le premier centre d’essai des armes sous-marines	155
<u>3. La Méditerranée des aspirants et des enseignes de vaisseau : du <i>Borda</i> aux premières affectations</u>	157
3.1. Une éducation spécialisée laissant bien peu de place aux « Humanités » ?	157
3. 2. Un trousseau linguistique familial et pérégrin	159
3. 2. 1. L’anglais comme seule langue vivante étrangère ?	160
3. 2. 2. Les parlers régionaux et ces langues étrangères que lèguent les familles	162
3. 2. 3. Pendant de longues croisières, combattre l’ennui en apprenant des langues étrangères	164
3. 2. 4. Le latin : un simple sac à citations ?	166
3. 3. Des savoirs historiques et géographiques plus étoffés après 1900	169
3. 4. La Méditerranée au hasard des affectations avant le Second Empire	172

3. 5. La Méditerranée pour récompense : la croisière d'application de l'École Navale après 1864	175
3.5.1 Découvrir la civilisation méditerranéenne avec ses camarades et sous le regard de ses chefs	176
3. 5. 2. « Naples ... C'est beau, beau, beau... et puis beau encore »	178
<u>4. De la sortie de l'École navale jusqu'au terme de la carrière : de fréquentes occasions de retrouver et de mieux connaître la Méditerranée</u>	180
4. 1. Servir en Méditerranée : une étape ordinaire, nécessaire même pour les plus ambitieux	181
4. 2. Au hasard des croisières et des escales : les bonnes fortunes des amitiés missionnaires, consulaires et savantes	184
4.3. Les archéologues : des « compagnons » de route et des mentors généralement appréciés	187
4.3.1. Les formes de la coopération navalo-archéologique au Levant comme en Afrique méditerranéenne	189
4.3.2. Remercier la Royale en lui montrant les merveilles du passé	191
<b>II. Les territoires et les peuples méditerranéens sous le regard des marins : percevoir, dire et décrire des espaces proches et déroutants</b>	
1. <u>Au service de Neptune, mais aussi de Bacchus et de Vénus : les descentes à terre des matelots et des officiers</u>	198
1.1. Quand Mathurin descend à terre : une perpétuelle bacchanale ?	199
1. 1. 1. Permissions paisibles et tumultueuses : un faisceau de conditions et de circonstances très variables	200
1. 1. 2. Les territoires de la permission : des bars, des claques et des gargotes	203
1. 1. 3. Punir et réparer les bordées tumultueuses	205
1. 1. 4. Revenir avarié d'une permission : la Marine et les MST	206
1. 2. Quand les officiers descendent à terre	210
1. 2. 1. Les joies du sport et du tourisme	211
1. 2. 2. Loisirs savants ou sciences navales ?	214
1. 2. 3. Les missions semi-diplomatiques : de courtes échappées belles proche-orientales et balkaniques	216
a. Visiter les hauts-lieux proche-orientaux de la chrétienté catholique	217
b. Calmer les ardeurs des « rois de la montagne » et goûter le charme d'un Orient non encore frelaté	219
2. <u>Le « Gaillard d'Avant » : une expérience méditerranéenne largement indéchiffrable</u>	221
2. 1. Une explication convenue, mais fautive dès le milieu du siècle : Mathurin illettré	224

2. 1. 1. L'écrit se généralise entre 1840 et 1860	224
2. 1. 2. Quelques groupes instruits capables d'une production épistolaire et diaire	227
2. 1. 3. Le naufrage archivistique des écrits privés : un phénomène généralisé	229
2. 2. Georges Hugo et César Fauxbras : deux témoignages singuliers sur l'escadre de la Méditerranée de la Belle Époque	233
2. 3. Mathurin sous la plume de ses officiers : sagesses et récits du gaillard d'avant	235
2. 4. Ce que les archives logistiques et judiciaires conservent des passions et des paroles des marins	236
<u>3. La Méditerranée vue de la dunette : comment sortir du lagon des témoignages canoniques ?</u>	237
3. 1. Ne pas réduire les matériaux aux seules sources privées	238
3. 2. Faut-il s'en tenir aux écrits privés des seuls officiers de marine ?	239
3. 3. Une utilisation confiante, mais prudente des sources « canoniques » imprimées	240
3. 4. Percevoir les mondes méditerranéens en officiers de marine	243
3.4.1. Cinq sens inégalement requis pour appréhender le monde	244
a. L'oeil et la main dressés à dessiner comme à peindre	245
b. L'ouïe seconde, mais nécessaire	246
c. Le toucher, l'odorat et le goût : des auxiliaires banalement omis	247
3. 4. 2. Voir le monde en officiers de marine	249
3. 4. 3. Les stéréotypes au hasard des croisières et des drames	250

### **III. Une mer jamais désenchantée : savoirs anciens et nouveaux mystères**

<u>1. La saturation des savoirs nautiques et naturalistes sur le monde méditerranéen au premier XIX<sup>e</sup> siècle</u>	255
1.1. Un monde qui a cessé d'être une terre d'aventures	258
1.2. ... mais toujours étonnant et changeant	260
<u>2. « Notre mer intérieure, la Méditerranée, est assez bien connue... » selon l'échelle adoptée</u>	262
2. 1. En Méditerranée comme ailleurs, toute connaissance est une question d'échelle et de croisières	262
2.1.1. Des parages imparfaitement cartographiés avant 1840 dans les deux bassins de la Méditerranée	263
2.1.2. En Méditerranée occidentale, une connaissance imparfaite des ports sardes et des côtes nord-africaines	265
2.1.3. Au Levant : beaucoup d'imprécisions et quelques zones négligées	267
2.1.4. Une connaissance parcellaire de la mer Noire avant la guerre de Crimée	268
2. 2. Lever les dernières incertitudes : une entreprise achevée vers 1860	271

2. 2. 1. La conquête de l'Algérie exige et permet la cartographie à grand échelle des littoraux nord-africains	272
a. Une connaissance étendue à l'ouest comme à l'est de l'Algérie	273
b. Un travail affiné par l'occupation de la Tunisie	274
2. 2. 2. Au Levant : les bénéfices du partenariat franco-britannique	275
2. 2. 3. La guerre de Crimée précipite l'accumulation des savoirs sur la mer Noire et ses périphéries (1853-1858)	276
a. Premières priorités : parer un raid-russe-sur les Détroits et préparer l'attaque en Crimée	277
b. La reconnaissance des côtes de la Crimée et la découverte de la mer d'Azov	278
<u>3. La collecte des renseignements hydrographiques : au-delà des sondages et des relevés</u>	280
3. 1. La coopération étrangère : un préalable très utile	281
3. 2. Savoir interroger les gens de mer sans naïveté et sans dédain	282
<u>4. Nouvelles questions, nouveaux mystères</u>	284
4. 1. Vulcain en son royaume : îles « à éclipse », volcans, tsunamis et tremblements de terre	285
4.1.1. Le spectacle stupéfiant de l'activité tellurique	286
4.1.2. Tenter de comprendre le monde de Pluton	288
4. 2. Les reconnaissances du Sixième Continent : la Marine et les premiers pas de l'océanographie méditerranéenne	290
4. 2. 1. Les derniers temps des plongeurs et des cloches	291
4. 2. 2. Des procédés améliorés après 1840, mais restreints aux moyennes profondeurs	292
4. 2. 3. La Marine et l'aventure décevante de la télégraphie sous-marine (1853-1865)	294
4. 2. 4 : Une coopération navalo-savante pour mieux connaître les grandes profondeurs	296

#### **IV. Une mer de plus en plus sûre ?**

<u>1. La « mauvaise saison » hivernale (octobre-mars), toujours et justement redoutée</u>	302
1. 1. Un trait commun à toutes les marines : la saisonnalité hivernale des avaries et des fortunes de mer	303
1. 2. La marine de l'État n'est pas à l'abri des accidents ni des catastrophes	305
1.3. « Côtes de fer » et « mauvaises rades »	307
1.4. Tenir la mer durant la mauvaise saison : une corvée nécessaire	310
<u>2. Des navires et des hommes ... : une sécurité renforcée au fil du siècle ?</u>	313

2. 1. Construire pour durer ... et tenir	314
2. 1. 1. Des procédures de contrôle censées éviter le pire	314
2. 1.2. Construire et entretenir des flottes durables : le bon sens le plus souvent, mais parfois le sordide	316
2. 1. 3. Les « ratages » et les « sabots » : l'inévitable-rançon d'un âge de transition technologique et de progrès continus	317
a. Les décennies 1850 et 1890 riches en ratages	319
b. Patiemment corriger les défauts et prévenir le pire	320
2. 2. La valeur des personnels à l'épreuve	321
2. 2. 1. Plusieurs mois avant que l'équipage soit amariné	321
2. 2. 2. La rotation des personnels : un lourd souci tout au long du second XIX <sup>e</sup> siècle	323
2. 3. Le sort de tous entre les mains d'une poignée d'hommes	325
2. 3.1. L'expérience et la prudence pour anticiper le pire	325
2. 3. 2. Recourir aux pilotes grecs au Levant avant 1860 : une pratique banale	327
a. Milo et l'Argentièrre : les centres de recrutement-de la station du Levant	327
b. Une profession inutile à l'âge de la vapeur et des cuirassés ?	329
2. 3. 3. Le jugement obscurci par la fatigue, l'obstination et le point d'honneur	331
2. 4. Quand survient l'accident, le salut par la discipline et le drill	334
2. 4. 1. « À moi la Royale ! » : l'assistance massive et rapide des forces navales à la mer comme à terre	334
2. 4. 2. « Aide toi et le ciel t'aidera ! » : règles de sécurité et moyens embarqués	336
<u>3. Une mer couverte de vapeurs et de phares : les effets inattendus de la modernité</u>	338
3.1. De fortes différences entre les côtes nord-occidentales et maghrébines jusqu'au milieu des années 1880	339
3. 2. Au Levant, un grand effort d'équipement après 1860	341
3. 3. La propulsion vapeur : un outil de secours précieux, mais l'occasion d'accidents spécifiques	343
3. 2. 1. Un « recours » longtemps entravé par des pannes à répétition et bien des défaillances	343
3. 2. 2. Nouvelle propulsion : nouveaux risques	344
<u>4. Une mer toute purgée de ses forbans et de ses corsaires après 1830 ?</u>	346
4.1. Une sécurité générale après 1830, mais contredite localement sur les côtes africaines comme en mer Egée	347
4. 2 Une menace prise au sérieux durant la guerre de Crimée : la guerre de course russo-hellénique	350
4.3. Quelques prédatons persistantes jusqu'à la fin du siècle dans les eaux égéennes et rifaines	354
<u>5. Sous le regard des médecins de la Marine : une cartographie nuancée des zones</u>	

<u>insalubres et saines</u>	356
5.1. Leçons et applications navales de la topographie médicale	357
5. 1.1. Une conscience précoce de la singularité du monde méditerranéen	359
5. 1. 2. Une impossible géographie médicale	361
a. Une mosaïque d'espaces maritimes	361
b. Pas de pathologie commune à l'aire méditerranéenne	363
c. Clivages maritimes et civilisationnels : la mer toujours partagée	366
d. Le croissant proche-oriental des maladie de la misère et du despotisme : une marche conquérante de la médecine occidentale	367
5. 2. Bons mouillages, côtes et ports insalubres : quand Esculape seconde Neptune	369
5. 2. 1. La Marine à l'écoute du maître de Cos	370
5. 2. 2. Les deux piliers de l'insalubrité côtière : des vents éprouvants et des « parages miasmiques »	371
a. Le <i>meltem</i> , le <i>sirocco</i> et le <i>khemsin</i> : trois redoutables puissances éoliennes	371
b. Les côtes malariennes bien connues	373
5. 2. 3. Les bons mouillages du Levant : une brise adoucissante et des parages salubres	375
5. 3. Les ports : des relâches nécessaires, mais à surveiller de près	376
5. 3. 1. Les ports du Levant et d'Afrique du Nord : des quartiers malsains, des nourritures douteuses ...	377
5. 3. 2. ... et des filles de joie dangereusement trop libres	378

## **V. Le théâtre et le mémorial des glorieuses luttes passées et des vertus navales**

1. <u>Les luttes des temps médiévaux et modernes : de belles, mais lointaines pages d'histoire</u>	385
2. <u>Le souvenir des luttes menées en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle</u>	387
2. 1. Les combats de la Révolution et de l'Empire : une mémoire douloureuse et fière	387
2. 1.1 Les nombreuses traces des combats de l'ère napoléonienne et les hauts lieux de l'Empire	390
2.1.2. : Une mémoire orale entretenue jusqu'aux dernières décennies du siècle	393
a. Apprendre les guerres de la Révolution et de l'Empire de la bouche de ses anciens (1815-1860 env.)	393
b. Les Polycarpe de la Marine : d'une mémoire partiellement orale à l'hégémonique mémoire de papier (1860-1890 environ)	397
2. 2. Sous les monarchies constitutionnelles, une grandeur navale restaurée, mais voilée	399
2. 2. 1. L'ébauche d'une première mémoire combattante dans les dernières années de la Restauration	399
2.2.2. Au crédit de Louis-Philippe : l'émergence de l'escadre d'évolutions et le succès	

de Mogador (1844)	400
2.2.3 Le Second empire et la III <sup>e</sup> République : des régimes navalistes appréciés, mais bien des occasions perdues avant 1882	402
2. 3. Une masse dispersée de reliques, de trophées et de documents	403
2.3.1. Le musée naval du Louvre : un musée de la technique et des explorations	405
2. 3. 2 : Les occasions manquées de faire de Toulon le mémorial des entreprises nord-africaines	408
2. 3. 3. Un reliquaire fragmenté des exploits de la Marine en Afrique comme en Orient	410
<u>3. Retrouver et traiter les débris humains et matériels des naufrages, des désastres et des combats passés</u>	411
3. 1. Récupérer les débris et sécuriser parages des naufrages : une affaire de sécurité et de bon sens	412
3. 2. Inhumér au plus vite les défunts : une urgence sanitaire et morale	416
3. 2. 1. Confier les corps à la mer : une mesure banale, mais pas systématique	416
3. 2. 2. Inhumér les marins sur la terre ferme : la pratique funéraire la plus commune	418
3. 2. 3. Les funérailles ordonnées par les règlements et les circonstances	421
3. 3. Un cordon de cimetières, de mausolées et de tombes à entretenir sur les côtes et dans les îles	423
3. 3.1. Habiller d'un monument funéraire les tombes des officiers et des marins : une entreprise collective	425
3. 3.2. L'effacement rapide des cimetières et des monuments funéraires	428
3. 3.3. Le relèvement des tombes et l'entretien des cimetières au Levant : un ravaudage incessant	430
Conclusion de la première partie	433
Table des matières de la première partie	437